

OEK *op eigen kracht*

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond



nummer 120 september 2024

Inhoud

Colofon.....	2
Afscheid van Cor Roof.....	3
Uit de Wijken.....	4-8
Een helmplicht voor fatbikers.....	8
De toekomst van de knips.....	9-10
Initiatiefvoorstel Gastvrije Openbare Ruimte.....	10
De zin en onzin van 'smart data' voor de fiets.....	11
Fietsroute Haarlemmerweg.....	11
Natuur vs Fiets.....	12-13
Meer werkzaamheden en omleidingen dan ooit?.....	14-15
Wat te doen met al die (vaak veel te) snelle E-bikes.....	16-17
De Houthaven als fietswerende wijk.....	18
Newspeak.....	18
Fietslessen op het WG-plein eo.....	19
Provincie Noord-Holland gaat fietsen veiliger maken.....	19
Knelpunten.....	20-22
Floor Fietst.....	23

Bij de voorkant:

Het stedelijk natuurbeleid kan fietsers dwars zitten: geen asfalt maar tegels wegens bomen, geen fietspad wegens bomen, niet snoeien/maaien wegens de vliegende natuur, etc. In deze OEK komt dat hier en daar aan de orde. Maar ook de natuur blijkt nog steeds op eigen kracht ruimte voor zichzelf te kunnen veroveren en de fiets daarbij niet te sparen.

Bij de achterkant:

Het Lascarpad kennen alleen degenen die langs de Ringvaart om de Osdorper Binnenpolder willen fietsen. Toch is het onderdeel van een vrijwel autovrije regionale fietsroute tussen Amsterdam Centrum en – via Halfweg – Haarlem. Grensoverschrijdend dus, en dat is te merken waar het groenbeheer van Amsterdam stopt en dat van de provincie Noord-Holland begint. Daar blijkt door onduidelijke afspraken een stukje niemandsland te zijn ontstaan waar het groen onbelemmerd bezit kan nemen van het fietspad. Precies daar waar (brom)fietsers juist meer ruimte en zicht nodig hebben om elkaar veilig te kunnen ontwijken. We deden meldingen, maar tot nu toe zonder succes.

Aan deze OEK werkten mee:

Aleida Leeuwenberg (AL), Ad Snelderwaard (AS), Dirk Kloosterboer (DK), Floor Fagel (FF), Florrie de Pater (FP), Frans van der Woerd (FW), Johan Kerstens (JK), Luuk van Beek (LB), Marjolein de Lange (ML), Nico Bot (NB), Roland Haffmans (RH), e.v.a.

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 februari 2025. 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

Oproep

De redactie van de OEK zit dringend verlegen om versterking. Voel je je aangesproken? Mail dan naar: oekredactie@fietsersbond.amsterdam

Verhuisd?

ledenadministratie@fietsersbond.nl

Privacywetgeving

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

Klachteninformatie

- Amsterdam: 14020, 241111
- Fout geparkeerde auto's: 14020 of meldingen.amsterdam.nl
- Storing straatverlichting: 5972626
- Fiets-bewegwijzering: 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

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

Cor Roof geeft bij zijn afscheid tips voor succesvol 'beleids-influencen'

Cor Roof was ruim 25 jaar lang hét werkpaard van de onderafdeling Amstelveen. Hij deed het met plezier, samen met zijn Amstelveense makers. Hij heeft aardig wat voor elkaar gekregen, maar niet alles lukte. Hij wil zijn tijd anders gaan besteden, maar wil jongere Fietsersbondleden best nog wat tips geven voor meer kans op succes als je het fietsbeleid wilt beïnvloeden.



Cor, hoe ben je actief Fietsersbondlid geworden?

"In de jaren negentig woonde ik in het oude dorp van Amstelveen. De Antoniuschool, waarop mijn kinderen toen zaten, ging sluiten. Nu moesten ze naar een school aan de andere kant van Amstelveen, waar geen veilige fietsroute naartoe ging. Tijdens een bijeenkomst met onder andere de verantwoordelijke wethouder vertelde ik dat veel ouders nu hun kind met de auto naar school zouden gaan brengen, met als gevolg veel extra autobewegingen. Fietsersbondleden, die ook aanwezig waren, nodigden me daarna uit om te komen praten. Ik kende die hele club nog niet, maar het klikte en het voelde warm aan. Ik bleef er dus plakken."

Waar ging je je mee bemoeien en hoe pakte je dat aan?

"Een van de eerste dingen waar ik me als actief Fietsersbondlid mee bezig hield, was het op de rijbaan krijgen van brommers. Best tricky vond ik, want mijn dochter was toen 16 en had net haar eerste brommer, maar het was bewezen dat het veiliger was. Al sinds 1999 is er een wet die het mogelijk maakt om brommers de rijbaan op te sturen, maar dat moet vervolgens wel overal plaatselijk worden ingevuld. Ik ging naar verkeerscommissievergaderingen om dit te bepleiten en sprak na afloop met vertegenwoordigers van verschillende politieke partijen. Dat leidde weer tot het uitwisselen van gegevens en zo kregen we directer toegang tot sommige raadsleden en hun partijen. Langzaam maar zeker zijn op diverse plaatsen brommers naar de rijbaan gedirigeerd, maar na 25 jaar zijn er nog steeds plaatsen waar dit ten onrechte nog niet is gebeurd."

Wat kun je doen om je kans op succes te vergroten?

"Het belangrijkste is dat je een goede relatie hebt met de verkeersmedewerkers van de gemeente. De politiek kan beleid versterken of verzwakken, maar het wordt voorbereid door ambtenaren. Het is zaak om vroeg te weten welke projecten eraan komen, zodat je op tijd het

belang van fietsers kunt inbrengen. Als je goede ideeën hebt, ze goed kunt onderbouwen en ze goed verdedigt, dan creëer je ambtelijk draagvlak en heb je een grotere kans dat je suggesties in het plan worden verwerkt. Ideeën die goed én betaalbaar zijn én de veiligheid vergroten, worden door links en rechts gesteund. Vooral het thema veiligheid scoort hoog. Geen enkele wethouder wil door een ernstig ongeval negatief in het nieuws komen en een verwijt naar zijn hoofd geslingerd krijgen als 'Zie je wel, we hadden nog zo gewaarschuwd!'"

Wisten jullie op tijd welke plannen er in de maak waren?

"Dit gaat via het reguliere overleg met onder andere het hoofd Verkeer, dat drie à vier keer per jaar plaatsvindt. De wethouder spreken we doorgaans één keer per jaar. Het werkt twee kanten op: de gemeente geeft ons info over op handen zijnde plannen, wij geven info vanuit de optiek van de fietser waarmee plannen kunnen worden verbeterd."

Maar het gaat niet altijd op de ideale manier, hoor. De ene ambtenaar is opener over wat er aankomt dan de ander."

Het zal ook wel uitmaken hoe je in de omgang bent, denk ik. Jij komt joviaal op me over en prettiger om mee om te gaan dan verbeten hardline actievoerders.

"Mwa... Misschien wel. Ik heb wel goed contact gehad met bijna alle wethouders en verkeersambtenaren en vond het niet moeilijk om met ze in contact te komen."

Over welke dingen die jij met de afdeling Amstelveen hebt bereikt ben je het meest trots?

"Twee dingen. Als eerste de fietsenstallingen bij de sneltramhaltes. Die waren aanvankelijk niet in het ontwerp opgenomen. Per halte waren er iets van drie fietsnietjes. Ik kwam erachter dat een fietsenstallingsfabrikant overdekte fietsenstallingen over had, die waren bedoeld om bij NS-stations neer te zetten, maar voor een deel niet

waren geplaatst. Via de 'Vervoersregioraad Amsterdam', een overlegorgaan van Amsterdam en randgemeentes, hebben we toen geregeld dat dit materiaal werd overgenomen. Zo kregen alle haltes én het busstation in het Stadshart ongeveer 50 stallingsplaatsen.

Mooi! En het tweede?

"Onze toevoegingen aan het ontwerp voor de kruisingen over de verdiepte A9. Dat project wordt nu uitgevoerd. 17 van de 18 door ons voorgestelde verbeteringen zijn overgenomen. Mooi toch? Een ervan heeft te maken met de 'Bomenbrug' over de A9. Dat wordt een brug voor fietsers en voetgangers ter hoogte van de Keizer Karelweg. Er komen gaten in, waar bomen doorheen groeien die op het maaiveld worden geplant. Het wordt vast een mooie brug, maar volgens het oorspronkelijke plan zou dit fietspad eindigen bij het Cobramuseum en zou je daar vanuit het zuiden komend moeten oversteken naar een onooglijk straatje. We hebben voorgesteld om het fietspad in noordelijke richting door te trekken tot de rotonde met de Graaf Aelbrechtlaan. Ook de 'ovonde' - een ovalen rotonde - bij de Groen van Prinstererlaan is inmiddels aangepakt: fietsers hebben daar nu voorrang. Wel zo duidelijk en veilig, want het is verwarrend voor fietsers als ze op de ene rotonde wél voorrang hebben en iets verderop op de volgende rotonde niet. Als alles straks klaar is, is er een eenduidige fietsroute van de VU naar Amstelveen-zuid, waar overal dezelfde regels gelden.

Waarom stop je als actief Fietsersbondlid?

"Ik heb nog meer hobby's, waar ik ook tijd aan wil besteden. En ik merk dat ik tegenwoordig niet meer zo

goed zo goed tegen tegenslagen kan, bijvoorbeeld als iemand zich niet houdt aan een afspraak. Vroeger ging ik er harder tegenaan als zoiets gebeurde, maar nu heb ik daar geen fut meer voor. Ook mijn leeftijd speelt een rol. Jongeren kunnen beter dan ik bedenken waar de fietsers van nu en straks behoefte aan hebben. Ik heb ook het volste vertrouwen in het huidige team van actieve leden dat Amstelveen nu heeft, waar onlangs een jongere bij is gekomen."

Wat zijn de grootste uitdagingen voor de nieuwe garde actieve Fietsersbonders?

"Ik maak me het meest zorgen over alle nieuwe soorten voertuigen die op de fietspaden komen, met verschillende snelheden en formaten. Fatbikes, andere e-bikes, bakfietsen, Canta-achtige karretjes, noem maar op. Er komt steeds weer wat anders bij en je kunt het niet tegenhouden. Als er ruimte genoeg is, is het te doen, maar in de praktijk voelen mensen zich steeds onveilig op fietspaden en gebeuren er steeds meer ernstige ongelukken. De regelgeving blijft achter en als er eenmaal regels zijn, dan is er geen of veel te weinig handhaving. Het fijne van Amsterdam is, dat er wordt geëxperimenteerd met oplossingen, zoals een proef met snelle fietsen op de rijbaan op de Constantijn Huygensstraat en Bilderdijkstraat.

Wil je ten afscheid nog iets zeggen dat ik nog niet heb gevraagd?

"Hmm... alleen dat ik het allemaal met veel plezier en liefde heb gedaan, met leuke contacten. En ik sluit het af met een gerust hart over hoe mijn opvolgers het gaan oppakken. (AS)

UIT DE WIJKEN

Amstelveen

Afgelopen periode heeft de afdeling Amstelveen verschillende keren overleg gehad met de gemeente. Hierbij zijn diverse onderwerpen besproken zoals o.a. :

- Mogelijke verbeteringen aan de rotondes op de Beneluxbaan.
- Diverse verbeteringen van fietsroutes rondom Stadshart. Daarbij is aandacht gevraagd voor een nieuwe fietsroute langs de Handelsweg (naast tramlijn 5) omdat er geen directe fietsroute vanaf de Beneluxbaan naar het Stadshart is.
- Ongevallenregistratie door hulpdiensten zodat

gevaarlijke wegen en/of kruisingen (zogenaamde Blackspots) beter in kaart gebracht kunnen worden.

Al enkele jaren vraagt de onderafdeling aandacht voor weesfietsen bij openbare fietsstallingen. Deze nemen onnodig stallingsruimte in beslag. In december heeft de wethouder hier voor het eerst actie op ondernomen. Samen met de afdeling Handhaving zijn meer dan 100 weesfietsen rondom het busstation Stadshart verwijderd. Uit de verkiezing van de beste fietsgemeente door

de Fietsersbond bleek dat Amstelveen vrij slecht scoort op Fietsparkeren. We hebben daarop onderzocht waar verbeteringen nodig zijn, en dat blijkt vooral het geval bij het Stadshart en Winkelcentrum Westwijk. Inmiddels hebben we samen met de gemeente in Westwijk locaties voor extra rekken in kaart gebracht, en tellingen gehouden om de tekorten in kaart te brengen. We verwachten dat de gemeente hier snel extra beugels zal plaatsen. Voor het Stadshart zijn we al een tijdje betrokken bij plannen van de gemeente om de fietsenstallingen structureel te verbeteren en een bewaakte stalling te realiseren. Naar aanleiding van de verkiezing hebben we nogmaals gewezen op de locaties met de grootste tekorten en voorstellen gedaan om daar op korte termijn verbeteringen door te voeren. Voor de langere termijn denken we mee over nieuwe stallingen die aansluiten bij de nieuwe situatie na verbreding van de A9. In dat kader kijken we ook kritisch naar de nieuwe fietsroutes die ontstaan, want daar zitten een aantal mogelijke probleemlocaties voor fietsers in. Als er nog andere belangrijke probleemlocaties voor fietsparkeren zijn, dan horen we dat graag via amstelveen@fietsersbond.nl.



Gezocht: leden klankbordgroep Amstelveen

We zoeken mensen die willen meedenken over verbeteringen voor fietsers in Amstelveen. Een aantal keer per jaar zijn er onderwerpen waarover we graag de mening van een brede groep Amstelveense fietsers willen horen. Dat gaat dan bijvoorbeeld over nieuwe fietsroutes, fietsparkeren of aanpassingen aan kruispunten. Wil je hierover (per mail) meedenken? Stuur dan een mailtje aan Luuk van Beek amstelveen@fietsersbond.nl.

Noord

Hobbel de bobbel, daar komen wij aan

In Amsterdam Noord wordt er minder gefietst dan in de rest van de stad. De gemeente wil dat dat meer wordt. Maar wat dan te denken van het feit dat de politieke partij De stem van Amsterdam aan de stadsdeelcommissie heeft voorgesteld om overal in Noord het asfalt te vervangen door klinkers? En daar heeft de stadsdeelcommissie mee ingestemd! "Elementenverhardingen (lees: klinkers) hebben ten onrechte een slechte reputatie wat betreft rijcomfort en rolgeluid", stelt De stem van Amsterdam. Zonder onderbouwing. Het landelijk Fietsberaad (organisatie van deskundigen) heeft echter na gedegen onderzoek vastgesteld "dat asfalt het laagste trillingsniveau kent. Cementbeton en oppervlak-behandeling, die elkaar weinig ontlopen,

leveren meer trillingen. Betontegels en straatstenen leveren de hoogste trillingsniveaus, waarbij straatstenen maar weinig slechter scoren dan betontegels. Vertaald naar rapportcijfers scoort asfalt een 8,5, cementbeton en oppervlak-behandeling beide een 7,5, betontegels een 6+ en straatstenen een 6-." De Fietsersbond is van mening dat fietspaden moeten worden voorzien van een gesloten verharding, dat wil zeggen asfalt of beton. Dat geldt ook voor fietsstroken en voor hoofd-fietsverbindingen over een gemengd profiel, dus parallelwegen en binnenwegen zonder fietspad die wel een belangrijke fietsroute vormen. Alleen bij secundaire fietsverbindingen met uitsluitend een beperkte recreatieve waarde kan volstaan worden met een open verharding of semi-verharding.

Zuid

Niet opnieuw gedoe met de Onderdoorgang

In 2013 opende de Onderdoorgang van het Rijksmuseum na tien jaar afsluiting. Het fietspad in het

midden kwam terug, zij het niet zonder een 10 jaar durende titanenstrijd van Fietsersbond en bewonersgroep Red de Onderdoorgang tegen het establish-



ment en het stadsdeel.

Helaas besloot de gemeente om dat stukje Museumstraat shared space te maken – juridisch nodig om snorscooters (officieel: fietsen) te kunnen weren. Dat het niet de bedoeling was om fietsers hun fietspad te ontnemen, bleek duidelijk uit de fietssymbolen die over de hele lengte in het wegdek waren aangebracht.

Ook de verdere inrichting was duidelijk: voetgangers en fietsers duidelijk gescheiden door stoep, stoepband en rijbaan. Dat is jarenlang goed gegaan.

Een paar jaar geleden werden de fietssymbolen in de aanloop naar de onderdoorgang verwijderd. En tot onze verbijstering merkten we onlangs dat ze waren verwijderd in de onderdoorgang zelf. Van de fietsers op dit plusnet fiets – want het is een belangrijke noord-zuid fietsroute – weten de ‘vaste klanten’ dat ze op dat

stukje Museumstraat, met name in de onderdoorgang, voorzichtig moeten zijn, want de voetgangers daar – veelal toeristen – gedragen zich nogal eens onvoorspelbaar en kunnen zomaar, met hun aandacht elders, op de rijbaan terecht komen. Omdat de meeste fietsers daar rekening mee houden, gaat het zelden tot nooit fout.

Waarom dan toch die tegels weg? Is het verwijderen van duidelijke verkeerstekens niet vragen om moeilijkheden? Bijvoorbeeld dat fietsende toeristen (terecht) gaan denken dat fietsen ook op de brede stoepen is toegestaan, zodat voetgangers daar nergens meer onbekommerd kunnen verblijven zonder met fietsers geconfronteerd te worden.

De maatregel moet in een moment van onnadenkendheid genomen zijn, naar verluidt op verzoek van museum-medewer-

kers die zich zorgen maken over de veiligheid van museumbezoekers. Zulke verzoeken deed het museum bij de heropening in 2013 ook, en daarop besloot de gemeente – om aan die zorgen tegemoet te komen – de scheiding tussen fietspad en stoep juist extra te verduidelijken. Niet alleen met fietssymbolen op de rijbaan, maar zo nodig bij grote drukte ook met een mobiele afrastering bij de twee in- en uitgangen van het museum. Wij hebben er indertijd ook voor gepleit om ook het wegdek van stoep en rijbaan duidelijk verschillend te maken, in formaat, kleur en/of patroon van de klinkers. Tevergeefs.

Eén ding staat voor ons vast: de verwijdering van de fietssymbolen werkt averechts: het vergroot de onduidelijkheid en daarmee de onoplettendheid van de voetgangers daar, en dus onveiligheid. Wat nodig is, is duidelijkheid. En die wordt niet bereikt door het verwijderen van duidelijke verkeerstekens. Ons advies: probeer het eerst eens met meer en duidelijker fietssymbolen in de rijbaan, en doe ook iets aan de verkeersborden bij het begin van de Museumstraat, want die zijn zelfs voor Nederlanders nauwelijks te begrijpen.

West

Soms gaan dingen goed, maar soms ook niet. En heel soms gaan een aantal dingen tegelijk niet goed. Dat lijkt het geval in het afgelopen half jaar in stadsdeel West.

Sloterdijk

Laatst moesten we via de media vernemen dat stadsdeel West “maatregelen zou nemen tegen fietsers die een voetpad gebruiken bij Sloterdijk. Een extra sluishek, boomstammen op paden en het verplaatsen van borden moeten fietsers gaan weren.” Reden is de klacht van een buurtbewoonster die daar graag rustig wil kunnen wandelen “met vriend, kinderen en hond”. Daar keken we van op: ging het

hier niet om een verbinding die het Meerjarenplan Fiets 2017 aanwees als “kansrijke verbinding”? Waar geldt voor gereserveerd was en dat ook het stadsdeel in het vizier had als een kans?

We moeten nu begrijpen dat het stadsdeel heeft laten uitrekenen dat door deze maatregel fietsers die nu moeten omrijden daardoor anderhalve minuut extra kwijt zijn (foto 1).



Foto 1

Kan een klagende hondenuitlaatster daar een stokje voor steken? Wij weten waarom fietsers dit pad graag nemen. Het is de rechte route tussen de oversteek van de Haarlemmerweg en het tunneltje onder het spoor door naar de Kabelweg. En fietsers in dit gebied moeten al ver omrijden vanwege het ondoordringbare volkstuinen-gebied. Intussen hebben wij al wel omgefietst, maar er zijn ook fietsers die nog steeds het rechte pad kiezen, ondanks alle aangebrachte hindernissen (foto 2).

Fietspad Haarlemmerweg

De Vervoerregio Amsterdam betaalde mee aan het asfalteren van een stuk 2-richting fietspad op de Haarlemmerweg, mits de stoeprand langs het fietspad vergevingsgezind zou zijn. Wij blij. Maar die eis is kennelijk niet goed doorgekomen, in ieder geval niet goed uitgevoerd. Nu ligt daar toch een haaks stoeprandje van 2 tot 4 cm hoog (foto 3). En zo zitten we voor de komende 30 jaar opgezaald met een geasfalteerd, maar te smal 2-richting (brom)fietspad (van 3 m; moet minstens 4,50 m zijn;

Foto 3



Foto 2

foto 4) met een gevaarlijke stoeprand. Puccini (de Amsterdamse schoonheidscommissie) vindt namelijk een stoeprand van 2cm hoog met een vellingkant vergevingsgezind. In de praktijk kan het onverhoeds schampen ervan je wel degelijk ten val brengen, en de kans daarop is extra groot omdat je zo'n lage rand makkelijk over het hoofd ziet, vooral bij slecht licht en/of bij drukte. En die drukte zal er komen vanwege plannen van het stadsdeel om meer fietsers over dit fietspad te laten rijden om op de fietsroute door het Westerpark (plusnet fiets!) meer ruimte te maken voor voetgangers.

Overigens lijkt een deel van het nieuwe fietspad niet te zijn geasfalteerd, maar een wegdek van Easypath te hebben gekregen. Het voordeel daarvan is dat het geen fundering nodig heeft en daardoor de wortelgroei van bomen niet belemmert. Klopt dit en is het een succes, dan is er voortaan geen reden meer om op fietspaden tegels toe te passen i.p.v. asfalt dat vanwege de benodigde fundering niet zou passen.

Foto 4



Nassaukadekruising

Soms staan we raar te kijken: wie heeft dat nou bedacht? Neem de gloednieuw ingerichte kruising Nassaukade/Zaagpoortbrug. Daar is heel wat niet goed gegaan. Eén van de missers ziet u op de foto. Volgens de bestaande belijning

moet u daar rechtsaf. Rechts op de foto hebben we zelf de fout hersteld. Op het echte herstel wachten we nog, al meer dan een half jaar. Tot die tijd zullen ook fietsers die van het Frederik Hendrikplantsoen richting brug rijden, blijven schrikken als ze

halverwege hun oversteek op een eiland met paal stuiten. Moet er een ongeluk gebeuren voordat de fouten worden rechtgezet?

Proef fietsers op de rijbaan

Op de Bilderdijkstraat is een proef gedaan waarbij snelle fietsers het drukke smalle fietspad konden mijden doordat het verplichte karakter van dat fietspad tijdelijk werd opgeheven. Wie dat wilde, mocht op de ruimere 30 km/u-rijbaan rijden. De proef is inmiddels afgelopen en het wachten is op de uitslag. Wij vermoeden dat de proef ook op andere plekken in de stad zal worden herhaald. Waarbij we hopen eerder betrokken te worden bij de voorbereiding ervan.



niet zo maar zo

Een helmplicht voor fatbikers?

De VVD wil een helm verplicht stellen voor berijders van een fatbike omdat er zoveel ongelukken mee gebeuren. Fatbikers vinden dat onzin en zien dat niet zitten. Het Parool vroeg aan de lezers hoe zij daarover denken. De verstandigste reacties (het Parool van 2 juli jl.) vonden we deze:

Sabine Septer: "Een helmplicht voor fatbikers lijkt mij een prima plan, maar dan dus ook naar de rijbaan én een minimale leeftijd van 16 jaar. Want een helm beschermt misschien wel de fatbiker, maar niet de slachtoffers van alle aanrijdingen die hij veroorzaakt (mijn zoon is daar slachtoffer van geworden). Niet alle aanrijdingen worden gemeld, met een flinke hersenschudding en een e-biker die doorfietst ga je niet naar de politie of het ziekenhuis. Ik denk wel dat met de helmplicht de markt van de fatbike gaat instorten, net als bij Van Moof. Probleem opgelost? Nee hoor, dan komt er gewoon

een nieuw merk e-bike waar nog geen regelgeving voor is en die neemt dan de vrijgekomen plaats in. Dus: alle e-bikers helmplicht (voorkomt nieuwe trendy e-bikes à la fatbike) én de leeftijd naar minimaal 16 jaar, liefst ook met rijbewijs en dan de rijbaan op. Uit onderzoek van Veilig Verkeer Nederland blijkt namelijk dat jongeren tot en met 14 jaar een beperkt zicht op het verkeer om hen heen hebben, dus kom niet met een minimale leeftijd van 12 jaar, want zij vertonen het gevaarlijkste gedrag!"

Wiebe Brekelaar: denkt dat een helm niet zal helpen: in Oostenrijk – weet hij – zijn het aantal ski-ongevallen na het verplichten van een ski-helm niet afgenomen. Men vermoedt dat dat kwam doordat de schijnzekerheid van een helm tot roekelozer gedrag leidt en dus tot meer ongevallen. En in het geval van de fatbike dus meer slachtoffers.

De toekomst van de knips na de Weesperstraatproef

Vorige zomer werd de Weesperstraat door middel van een zogenaamde 'knip' zes weken lang afgesloten voor auto's. Op dit experiment kwam zoveel kritiek dat politici de term 'knip' bijna niet meer in de mond durven te nemen. Toch kan een knip een effectieve manier zijn om ruimte te maken voor fietsers, voetgangers en spelende kinderen. Ervaringen uit binnen- en buitenland laten zien hoe sommige problemen van vorig jaar misschien in de toekomst voorkomen kunnen worden.

De knip in de Weesperstraat was niet uniek. Amsterdam heeft eerder met succes knips uitgevoerd, zoals bij de Munt, en heeft een lijstje met mogelijke locaties voor toekomstige knips (zie kaart). Gent is 'opgeknipt' in zes sectoren: automobilisten die van de ene sector naar de andere willen moeten omrijden via de ringweg. In Groot-Brittannië zijn grote aantallen 'low-traffic neighbourhoods' gecreëerd: woonwijken waar knips worden gebruikt om doorgaand autoverkeer tegen te gaan.

Verdamping

Dit soort straten in woonwijken zijn natuurlijk niet te vergelijken met de Weesperstraat, waar 27 duizend voertuigen per dag rijden. Maar er zijn steden die nog drukke wegen hebben afgesloten voor auto's. Denk aan Parijs waar auto's niet meer welkom zijn op een voormalige autoweg langs de Seine, of Seoul waar een bovengrondse snelweg door de stad is afgebroken, of Brussel waar een drukke verkeersader werd veranderd in voetgangersgebied.

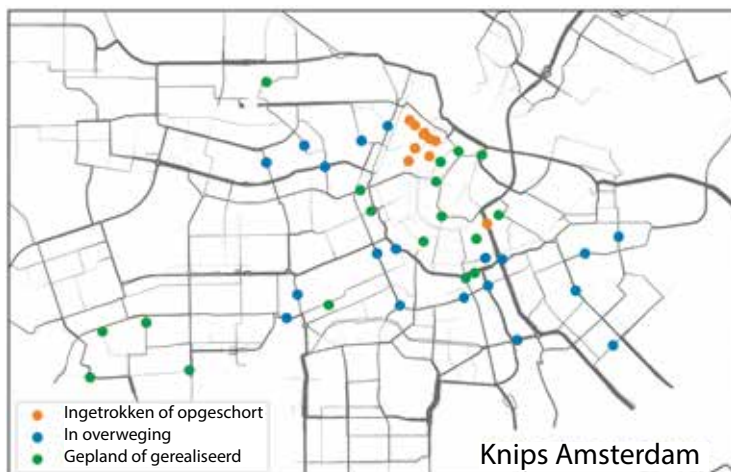
Als je een weg knipt, dan kunnen er grofweg drie dingen gebeuren. Automobilisten kunnen ervoor kiezen om minder ritten te maken; ze kunnen overstappen op andere vervoermiddelen zoals het openbaar vervoer of de fiets; of ze kunnen een andere route kiezen. In de eerste twee gevallen neemt het autoverkeer af, een verschijnsel

dat wordt aangeduid als 'verdamping'. Uit internationaal onderzoek blijkt dat er bijna altijd autoverkeer 'verdamp't na een knip. Bij de afsluiting van de Weesperstraat was dit effect erg groot: in de hele stad daalde het aantal unieke auto's per dag met maar liefst 11 duizend, waarvan driekwart wordt toegeschreven aan de knip - en dat was al na een paar weken.

Kamervragen

Een knip kan dus leiden tot verdamping of verplaatsing van autoverkeer. Waar de nadruk op ligt zal afhangen van de beschikbare alternatieven, denken onderzoekers. Als er op alternatieve routes capaciteit is voor autoverkeer, dan zullen automobilisten die gebruiken. Als er goede mogelijkheden zijn om per openbaar vervoer, per fiets of te voet op je bestemming te komen, dan zal een deel van de automobilisten daarvoor kiezen. Dat soort veranderingen hebben wel tijd nodig.

Als automobilisten ervoor kiezen om een andere route te nemen, dan kan dat natuurlijk voor overlast zorgen. Tijdens de pilot op de Weesperstraat waren er protesten van bewoners van de Kattenburgerstraat, waar het verkeer vast stond. Daar kwam bij dat hulpdiensten met vertragingen te maken kregen, al zijn de geldende normen niet overschreden. Sommige leden van de gemeenteraad eisten dat de proef onmiddellijk werd stopgezet. Er zijn zelfs Kamervragen gesteld.



Afnemende polarisatie

Ook in andere landen leiden knips vaak tot ophef. Je zou misschien verwachten dat de kritiek vooral uit de rechtse politieke hoek komt, maar dat ligt genuanceerder. Er zijn voorbeelden waar juist rechtse politici zijn begonnen om de stad autoluw te maken, maar toen vervolgens linkse politici aan de macht kwamen en het beleid voortzetten, werden rechtse politici opeens de grootste critici. Dat patroon zie je in Barcelona, Oxford en Parijs.

Het kan wel een jaar of langer duren voordat de effecten van een knip goed merkbaar zijn,

maar vervolgens zijn de bewoners over het algemeen tevreden. Er blijven natuurlijk altijd tegenstanders, maar meestal is de groep voorstanders een stuk groter. Het lijkt erop dat de polarisatie na verloop van tijd afneemt.

Stevige keuzes

Ondertussen lijkt ons eigen stadsbestuur nog een beetje beduusd van alle kritiek op de pilot in de Weesperstraat. Wethouder Melanie van der Horst gebruikt de term 'knip' liever niet meer en spreekt in plaats daarvan van 'filters'. De gemeente heeft een bezinningsperiode ingelast om praktische problemen op te lossen en naar draagvlak te zoeken.

Maar er moet wel wat gebeuren. Zonder maatregelen stijgt het autoverkeer in de stad tussen nu en 2050 met 30%. Stevige keuzes om het autoverkeer terug te dringen zijn onvermijdelijk, zei de wethouder eerder dit jaar

tegen de Volkskrant. De Fietsersbond pleit al jaren voor samenhangende maatregelen om het autoverkeer op de doorgaande hoofdwegen door de stad te verminderen. Knips kunnen daarvoor een effectief middel zijn. Uit de internationale ervaringen zijn ook lessen te leren over hoe je beter om kan gaan met eventuele problemen. Wat voor de hand ligt, is zorgen dat de techniek goed werkt (denk aan de slagbomen). Wat ook voor de hand ligt, is om de gevolgen van het plan beter te bespreken met verschillende doelgroepen. Bij een ingrijpende knip kan je overwegen om deze geleidelijk in te voeren, zodat je makkelijker kan reageren op eventuele problemen die zich voordoen. En zes weken is wel erg kort als je wil onderzoeken wat voor effect een knip heeft op het verkeer in de stad. (DK)

Voor details en bronnen zie <https://dirkmjk.nl>

Initiatiefvoorstel Gastvrije Openbare Ruimte

D66-raadslid Moeskops diende eerder dit jaar het initiatiefvoorstel Gastvrije Openbare Ruimte in met als onderdeel Gastvrije inrichting voor vrouwen en dus iedereen. Dit is wat het inhoudt:

“Lopen of fietsen zorgt voor de mogelijkheid tot verbinding tussen Amsterdammers. Vanuit een gesloten koekblik begin je immers geen gesprek met je mede weggebruikers. Minder auto's in de stad draagt niet alleen bij aan een betere luchtkwaliteit, maar is in zichzelf lichamelijk en geestelijk gezond en bevordert sociale cohesie. Vrouwen rijden minder auto dan mannen en verplaatsen zich vaker te voet of per fiets. Ook als je slecht ter been bent, of als je om wat voor reden dan ook wat minder snel kan reageren op veranderende situaties, is een rustige omgeving de fijnste plek om je doorheen te bewegen. Door meer keuzes te maken waarbij we ruimte maken voor trage mobiliteit in de stad, komen onze kwetsbaarste groepen vaker buiten, met alle sociale en gezondheids voordelen van dien. Amsterdam neemt maatregelen om verkeersdeelname aantrekkelijker te maken door de verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/u. Betere scheiding van snelheden, door bijvoorbeeld snelle fietsers uit te nodigen op de rijbaan en daarmee plek op het fietspad te behouden om juist langzaam te rijden met je kinderen of rustig te kletsen met de persoon naast je, dragen verder bij aan een gastvrije openbare ruimte. Met enkele relatief simpele veranderingen in het denken over de openbare ruimte, vertragen we de stad en kiezen we daadwerkelijk voor de voetganger en fiets.”

Hier kunnen we het alleen maar mee eens zijn, maar bij wat volgt zetten we vraagtekens:

“Als concretisering stellen we de logica die we nu toepassen bij voetgangersoversteekplaatsen ter discussie. Nu is

het; als auto's zich misdragen, plaatsen we een drempel. Maar het is als voetganger áltijd fijner om verhoogd over te steken. Daarnaast maak je de stad meteen vele malen meer rolstoeltoegankelijk, fijner voor rollators, kinderwagens en boodschappenwagentjes. Kies standaard voor een verhoogde voetgangersoversteekplaats, mits het niet onoverkomelijk is voor bijvoorbeeld nood- en hulpdiensten. “Ja, mits” in plaats van “Nee, tenzij”. De tegenstelling tussen “het kan niet anders” of “alleen als de auto's zo hard rijden dat we een drempel nodig hebben”. Redeneer vanuit de langzame modaliteit in plaats van vanuit de snelle.” Om te beginnen worden voetgangersoversteekplaatsen (met of zonder zebra) nu al standaard gelijkvloers aangelegd (door een verlaagde band). Verder zijn wij alleen voor verhoogde zebra's als ze (conform de Leidraad CVC) zowel aanwijsbaar noodzakelijk zijn als een voor fietsers vergevingsgezinde verhogingsgraad hebben (zoals 30km sinusdrempels voor auto's). Voorkomen moet worden dat ze kwetsbare fietsers in problemen brengen. Een goed voorbeeld is overigens de recent aangelegde zebra in de Jan de Louterstraat op de foto.



De zin en onzin van ‘smart data’ voor het fietsbeleid

Over fietsverkeer zijn minder gegevens beschikbaar dan over autoverkeer. Door middel van ‘slimme’ technologieën proberen gemeenten zoals Amsterdam daar iets aan te doen, maar worden fietsers daar wijzer van? Anna Nikolaeva van de Universiteit van Amsterdam deed daar onderzoek naar, en sprak ook met de Fietzersbond Amsterdam.

Autoverkeer is relatief makkelijk te meten. Fietsers meten is een stuk lastiger, ook omdat fietsers onvoorspelbaar zijn. Om toch aan informatie te komen heeft Amsterdam in het verleden onder meer gebruik gemaakt van gegevens van Google, de fiets- en hardloop-app Strava, de Fietstelweek en het project Ping if you care. Jaren geleden is zelfs overwogen om Amsterdamse fietsen een chip te geven die communiceert met verkeerslichten.

Voorstanders denken dat betere gegevens kunnen zorgen dat de fiets serieuzer wordt genomen in het verkeersbeleid. Gemeenteamttenaren die zich in willen

zetten voor de fiets zouden de gegevens bijvoorbeeld kunnen gebruiken om sceptische collega's te overtuigen. Critici zien in de roep om meer gegevens vooral een vertragingstechniek: inmiddels is wel ongeveer bekend wat voor maatregelen zullen werken; daar heb je geen extra data voor nodig. Bovendien is het ook wat waard dat je gewoon op je fiets kan stappen zonder dat je bewegingen worden gevolgd en geanalyseerd. Een woordvoerder van de Fietzersbond Amsterdam vertelt in het onderzoek dat experimenten met ‘slimme technologie’ uiteindelijk minder opleveren voor de fietser dan het traditionele handwerk: “Veranderingen en verbeteringen in verkeersplannen bereik je eerder door actief deel te nemen aan ambtelijke overleggen, dan door de resultaten van dat soort pilots.” (DK)

Het onderzoek van Anna Nikolaeva is te downloaden via: <https://bit.ly/3SFLFK7>

Fietsroute Haarlemmerweg

De fietsroute door het Westerpark dreigt te druk te gaan worden, vreest stadsdeel West. Dat komt vooral door steeds meer nieuwe bebouwing rondom station Sloterdijk. Gaat het stadsdeel nu het fietsgebruik in het park ontmoedigen of kiest het voor een aantrekkelijke alternatieve route buiten het park om waardoor de parkroute ontlast wordt? In het laatste geval is hier een suggestie.

De Haarlemmerweg tussen de Van Hallstraat en het Nassauplein kun je inrichten als doorgaande fietsroute. Om te beginnen ontstaat door het opheffen van één richting autoverkeer voldoende ruimte voor een aantrekkelijk en ruim tweerichting fietspad langs de Haarlemmervaart. Belangrijk daarbij is wel te voorkomen dat dit fietspad direct aansluit op de bestaande fietsoversteek bij het Nassauplein die nu al vaak overbelast is. Ook de kruising bij de Van Hallstraat moet zorgvuldig ontworpen worden.

Een aantrekkelijke mogelijkheid is om de toegang tot de Haarlemmerweg op beide kruispunten (Nassauplein en Van Hallstraat) voor auto's onmogelijk te maken. Daarmee wordt dat stuk Haarlemmerweg een buurtstraat die per auto alleen bereikt en verlaten kan worden via de

Van Limburg Stirumstraat. Wel blijven alle panden aan dit stuk Haarlemmerweg met de auto bereikbaar. Natuurlijk kun je ook éénrichting doorgaand autoverkeer op dat deel van de Haarlemmerweg behouden, ofwel stad-uit ofwel stad-in. Blijft alleen stad-in rijden mogelijk, dan kunnen op het Nassauplein twee afslagvakken naar de Haarlemmerweg komen te vervallen en kan het plein zelf vergroenen met minder asfalt. De huidige verbinding met de Spaardammerstraat kent nu niet minder dan zes rijstroken mede door de afzonderlijke busbaan!

Kiezen we ervoor dat auto's stad-in op de Haarlemmerweg bij de Van Hallstraat moeten afslaan, dan wordt het mogelijk om die kruising aanzienlijk te vereenvoudigen en de voetganger- en fiets-oversteek daar aanzienlijk te verbeteren. Een vooruitgang omdat de huidige opstelruimte heel gebrekkig is.

Voorheen had de gemeente het plan om de autoroute op de Haarlemmerhouthuizen te versmallen. Dat plan is (vooralsnog?) wegbezuinigd. Dit voorstel voor de Haarlemmerweg kost veel minder, maar zorgt ook voor minder doorgaand autoverkeer en sluit dus goed aan bij het gemeentelijk beleid. (RH)



Natuur v

De gemeente werkt aan meer ruimte
lezen en horen we vaak. En we zien he
blijft dat bij mooie woorden, zoals ook
speelt natuurbehoud nogal eens een r
om boomwortels te ontzien of deels ov
groen, dat wegens het natuur-ontziend
minder (vaak) aan banden gelegd wor
bel, bijvoorbeeld via het gemeentelijk
Ruimte.

Is het dan niet wonderlijk dat we steeds
te leveren aan het schier ongebreidel
foto's op deze twee pagina's getuigen o
die de nonchalante mens



s Fiets

en veiligheid voor fietsers, zo
et ook op straat. Maar geregeld
elders in deze OEK blijkt. Daarbij
ol: als fietspaden tegels houden
erwoekerd raken door uitdijend
e groenbeleid van de gemeente
dt. Daarover trekken we aan de
k meldpunt Overlast Openbare
s vaker zelf onze fiets lijken over
de woekeren van de natuur? De
daarvan. Of is het hier de natuur
een lesje wil leren?



Meer werkzaamheden en omleidingen dan ooit?

Ik heb het gevoel dat er de afgelopen jaren op meer Amsterdamse plekken dan ooit tegelijk werkzaamheden zijn en dat fietsers vaker moeten omrijden, terwijl voorheen bordjes ‘fietsers afstappen’ voldeden: een stukje lopen met de fiets aan de hand en iets verderop gewoon weer doorrijden over je favoriete route. Ik neem voor OEK de proef op de som.

Van het Amstelkwartier naar de Droogbak

Ik fiets mijn vaste route van mijn huis in het Amstelkwartier naar mijn yoga-adres aan de Droogbak via Weesperzijde, Amstel, Rokin en Damrak.

De Weesperzijde heeft jarenlang gedoe opgeleverd. Hij werd stukje bij beetje opgeknapt. Onlangs was in het verlengde daarvan het tunneltje bij het Amstelhotel een tijd gesloten. Nu valt de narigheid mee.

Achter de kruising bij de Berlagebrug worden torens met woningen en kantoren gebouwd. Dat gaat wel een paar jaartjes duren. Fietsers moeten hier zo lang links rijden. Goed te doen, maar voor mij elke keer een beetje spannend, sinds ik werd uitgescholden door een racefietsers die niet begreep dat je hier links moet rijden en mij verweet dat ik dat wel deed. Belijning, die doorgaande en afslaande fietsers van elkaar scheidt, zou hier meer duidelijkheid en structuur kunnen brengen.

Vlak na de volgende brug, de Nieuwe Amstelbrug, ligt een stukje straat open. Er is een duidelijke omleiding met gele borden (foto 1). Fietsers die rechtdoor willen, worden ontmoedigd met speciaal geplaatste sluisjes aan weerszijden. De omleiding betekent 200 meter omrijden: te doen en leuk om deze achterafstraatjes eens te zien. Er is onder het omleidingsbord een grappige cashewnoten-reclameposter geplakt: ‘STOM HË? OMREIZEN’. Deze cashewnoten reizen niet de halve wereld rond om

ergens anders te worden gebrand, maar worden in Afrika geteeld én gebrand.

De volgende omleiding is twee bruggen verder, vanaf de Sarphatistraat. ‘Werkzaamheden ter hoogte van Carré’, zegt een bord (foto 2). De pijl wijst naar de buitentrapp van een huis. Hij zal wel gedraaid zijn. Een vervolgbord ontbreekt. Toch maar gewoon langs Carré gefietst. De werkzaamheden zijn kennelijk voorbij of er is een zomer-pauze ingelast.

Verder gaat het overwegend goed. De situatie bij CS, die maandenlang beroerd was, is inmiddels een stuk beter. Alleen de brug van de Prins Hendrikkade over de Singel is in beide richtingen voor fietsers afgesloten (foto 3). In westelijke richting is niets aangegeven, maar ik kan wel raden en zien hoe ik via de Nieuwe Haarlemmersluis om kan rijden. Een omweggetje van nog eens 100 meter. Totaal heb ik 300 meter omgereden. Te doen.

Van de Droogbak terug naar de Dam

De terugweg is lastiger. Werkzaamheden aan de westkant van het Damrak. Rechtsaf slaan vanaf de Prins Hendrikkade mag niet. Een geel omleidingsbord zegt dat fietsers richting Dam rechtdoor moeten (foto 4). Helemaal de verkeerde kant op dus, en er komt geen vervolgbord. Geen bord betekent rechtdoor rijden, redeneer ik, maar iets verderop staat een volgende omleiding, dit keer vanwege de afsluiting van de Gelderse kade (foto 5). Zo

Foto 1



Foto 2





Foto 3



Foto 4



Foto 5

bereik ik de Dam nooit, denk ik, dus ik ga terug naar de hoek van het Damrak en vraag een verkeersregelaar hoe ik naar de Dam moet. "Afstappen, een stukje lopen tussen de voetgangers en iets verderop kun je weer fietsen," zegt hij. Wel zo makkelijk!

Van de Dam naar de Jan Evertsenstraat

Gelukkig hoef ik niet vanaf de Rozengracht de Herengracht, Keizersgracht of Prinsengracht op: alle drie zijn afgesloten richting stad. 'Volg P', staat op een bord, maar ik zie geen vervolgborden die aangeven hoe route P gaat. Voor mij geen probleem, want ik wil de Rozengracht volgen en dat gaat goed. Behalve het laatste stukje, tussen de Marnixstraat en de Da Costakade, dat is afgesloten (foto 6). Een blokje om is netjes met gele borden aangegeven. Althans... ergens lijkt het erop dat je rechtdoor moet, terwijl je linksaf moet. Weer een gedraaid bord (foto 7). 500 meter omrijden, de grootste extra omweg van deze tocht. Ook een beetje onveilig vanwege de extra afslagen linksaf.

Het laatste stuk gaat via de De Clercqstraat en de Admiraal de Ruijterweg. Ook hier zijn werkzaamheden, maar het is netjes opgelost: de straat is tijdelijk zodanig heringericht, dat fietsers in beide richtingen door kunnen rijden - ten koste van de automobilist.

Van de Jan Evertsenstraat naar het Amstelkwartier

Bij deze voor mij ongebruikelijke route gebruik ik navigatie. Misschien daarom heb ik geen noemenswaardige

problemen op dit traject. Alleen iets vreemds op de Eerste Helmersstraat. Een bord geeft aan dat ik niet linksaf mag vanwege een afsluiting verderop. Ik waag het er toch op. Verderop staat een bord 'afgesloten vanaf 13 mei'. Het is nu drie maanden later. Het lijkt erop dat het werk klaar is en dat ze vergeten hebben de borden weg te halen.

Conclusie

Het aantal plaatsen in Amsterdam met werkzaamheden is inderdaad enorm. De hoeveelheid omrijden als gevolg hiervan valt op deze 'testdag' mee. Mijn belangrijkste conclusie is dat omleidingen niet of matig lijken te functioneren. Veel omleidingen zijn niet volledig bewegwijzerd: na één of enkele borden houdt het op. Waar wél borden staan, zijn deze soms gedraaid, waardoor pijlen de verkeerde kant op wijzen. En menig bord blijft na het voltooiën van de werkzaamheden staan.

Omleidingen functioneren dus meestal slecht door een slechte uitvoering, het draaien van borden en het niet op tijd opruimen. Van mij mogen omleidingen daarom helemaal verdwijnen, tenzij het écht niet anders kan. Afstappen en stukjes lopen is een stuk eenvoudiger en scheelt gedoe. Dit is ook duidelijk de voorkeur van de meeste fietsers. De omleiding vanaf de Weesperzijde werd weinig gebruikt. De meeste fietsers wurmden zich langs de speciaal geplaatste sluisjes en over de paadjes langs de gevels door voetgangers. Mede dankzij de fysieke dwang door de sluisjes stappen de meeste fietsers gelukkig wel netjes af. (AS)



Foto 6



Foto 7

Wat te doen met al die (vaak veel te) snelle E-bikes?

Vijf jaar geleden werden de fietspaden (binnen de ring A10) eindelijk verlost van de snorfietzen en nu zitten we alweer met problemen van hoge snelheden, roekeloos gedrag, ongevallen en bijna-botsingen. Ditmaal veroorzaakt door snelle e-bikes, waarop ook nog eens vaak kinderen rijden. Wat gaat helpen tegen deze nieuwe 'uitdaging'?



Eind maart kwam de minister met een 'Breed aanvalsplan om opgevoerde elektrische fietsen aan te pakken'. De politie krijgt nieuwe rollenbanken – 250 voor heel Nederland – om te controleren of e-bikes zijn opgevoerd. Het verbod op opvoeren wordt aangescherpt. En rijden op een e-bike met een 'gashendel' of een werkend 'opvoersetje' was al verboden. De nieuwe regels verbieden gewoonweg de aanwezigheid daarvan. Ook komt er een communicatieaanpak, een convenant met de e-bike branche en betrokken organisaties, en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) gaat door met het controleren van e-bike verkopers.

De vraag is natuurlijk: gaan deze maatregelen helpen? Zolang handhaving afhankelijk is van een rollen-test-



bank, zal het effect beperkt zijn. Want dat is arbeidsintensief en controles kunnen makkelijk omzeild worden. Bovendien verzint men steeds nieuwe opvoertechnieken, waardoor herkennen ingewikkeld wordt. Toen Amsterdam rond 2012 probeerde de snelheidsovertredingen van snorfietzen tegen te gaan, zette men daarvoor een kwart van alle tijd voor verkeershandhaving in. Maar het aantal overtreders en overtredingen op de weg namen niet af. Eén ding is duidelijk: het is belangrijk om goed te monitoren wat de daadwerkelijke effecten van maatregelen zijn en wat ze kosten aan tijd en middelen. Hieronder leggen we één zo'n maatregel onder de loep.



Een minimumleeftijd voor e-bikes?

In het kader van het 'Brede Aanvalsplan' heeft bureau Sweco onderzoek gedaan naar de *Effecten van een minimumleeftijd voor fatbikes en andere elektrische fietsen*. Aanleiding waren de zorgen over groeiende onveiligheid van kinderen op e-bikes, waaronder fatbikes. De eerste uitkomst van dat onderzoek is dat het mogelijk is een juridisch onderscheid te maken tussen fatbikes en andere elektrische fietsen, bij voorbeeld op basis van de bandbreedte. Maar zo'n onderscheid is lastig te handhaven en kan met een nét iets ander ontwerp van fatbikes omzeild worden. Een minimumleeftijd zou beter dus voor alle e-bikes moeten gelden. Vervolgens is berekend dat een minimumleeftijd van 16 jaar voor e-bikes een mogelijk ongewenst effect heeft: het beperkt de zelfstandige mobiliteit van ongeveer 32.000 jongeren die langere afstanden moeten afleggen en voor wie het OV geen reëel alternatief is (zie het kader hoe dat effect berekend is).

Ten slotte gaat het rapport in op de verkeersveiligheid. De conclusie – op basis van de beschikbare informatie – is dat een minimumleeftijd van 16 jaar nauwelijks verkeersveiligheidswinst oplevert. Maar die conclusie is met een flinke slag om de arm. Niet alleen zijn de argumenten niet alle even relevant, ook de feiten wijzen een andere kant op: het aantal ernstige ongevallen onder deze leeftijdsgroep neemt toe.

Kortom: biedt het onderzoek van Sweco voldoende steekhoudende argumenten om voor of tegen een minimumleeftijd voor e-bikes te zijn? Het landelijk bureau van de Fietsersbond gebruikte het aantal van 32.000 gedupeerden om tegen een minimumleeftijd van 16 jaar voor de e-bike te pleiten. Maar nu er steeds meer zorgelijke berichten komen over de onveiligheid

van jonge e-bikegebruikers is de discussie daarmee nog niet gedaan. Wordt vervolgd dus. (ML)



Hoe komt Sweco tot het aantal van 32.000?

Om de effecten van een minimumleeftijd voor e-bikes in te schatten, keek Sweco naar de afstand die ruim 900.000 middelbare scholieren in Nederland afleggen tussen huis en school. Huis-school afstanden langer dan 10km (per fiets) of 30 minuten (per OV) beschouwt Sweco als zo lang dat hun mobiliteit beperkt wordt als scholieren niet op een e-bike mogen. En dat geldt voor ongeveer 112.000 middelbare scholieren. Van hen gaan nu ongeveer 38.500 (bijna 35%) per e-bike naar school, aldus Sweco. Omdat van die groep 32.000 jonger zijn dan 16, zouden zij 'gedupeerd' raken door een minimumleeftijd van 16 jaar. Maar hier is wel wat op af te dingen. Om te beginnen op dat aantal van 32.000. Zo blijft in het onderzoek de combinatie van fiets en OV als mogelijk alternatief buiten beschouwing. En dat is een misser, want dat maakt juist vaak een snelle verbinding mogelijk en kan dus een goed alternatief voor de e-bike zijn. Sterker, die bestaande OV-lijn zou wel eens in z'n bestaan bedreigd kunnen worden wanneer steeds meer scholieren de e-bike nemen in plaats van hun fiets te combineren met het OV. En de gevolgen daarvan (nu al op veel plaatsen realiteit) duperen ook anderen die geen OV-alternatief hebben en zo tot mobiliteitsarmoede dreigen te vervallen. En dan hebben we het nog niet eens over de tijd doorgebracht in het OV, die je nuttig kunt besteden.

Waar ook op af te dingen valt, is de afstandsgrens van 10 fiets-km of 30 OV-minuten die Sweco hanteert. Zou bijvoorbeeld die afstandsgrens op 15

fiets-km of 45 OV-minuten gesteld zijn, dan worden nog maar 16.500 e-bikende scholieren 'mobiel beperkt' door een minimumleeftijd van 16. En laten we wel wezen, een grens van 15 fiets-km lijkt niet onredelijk. Sterker, rij je op een gewone (motorloze) fiets 20km/u, dan doe je daar maar 9 minuten langer over dan op een e-bike met 25km/u. Bovendien boekt de niet aangedreven fietser ook nog eens extra winst: hij heeft zijn gezondheid bevorderd!

Wat ook in het Sweco onderzoek over het hoofd gezien wordt, is dat het e-bikegebruik voor jongeren een prikkel is om te kiezen voor een middelbare school verder van huis. Dat lijkt winst (meer opties voor individuele jongeren), maar leidt ook tot verlies, namelijk van het aanbod van scholen in de buurt. En dat verlies leidt niet alleen tot verdere sociale verloedering in de buurt waar ze verdwijnen, maar biedt ook een voedingsbodem voor het verlangen naar steeds hogere snelheden, die op hun beurt weer langere reizen aantrekkelijk maken, etc. etc. Een spiraal die we kennen van het uit de hand gelopen forensenverkeer in Nederland, waar de auto het wonen en werken steeds verder uit elkaar trekt, en die nu mogelijk ook al gaande is in het onderwijs. Zo nam in 2018 de e-bike 7% van de fietskilometers naar school voor zijn rekening, in 2022 was dat gestegen naar 22%, ruim drie keer zoveel. Een ontwikkeling die overigens haaks staat op het idee van en verlangen naar nabijheid (nabuurschap) dat steeds meer aanhang krijgt, ook binnen de Fietsersbond. (ML)

MIJN MENING

De Houthaven als fietswerende wijk

In het ontwerp van de Houthaven lijkt veel moeite te zijn gedaan om het fietsgebruik daar zo moeilijk mogelijk te maken. De woonstraten zijn veelal voetpaden, ook als er midden in de straat een fietsenstalling ligt. Anderzijds is de inrit voor de autoparkeerkelders wel op de hoek van de doorgaande autoroute. Dit laat zien dat men hecht aan het belang van auto-gebruik.

De wijk kent twee doorgaande routes, een voor auto's toegankelijke middenweg en een diagonale route. Die laatste moet een wandelroute blijven en is daarom voorzien van grote blokken om fietsen daar zo veel mogelijk te ontmoedigen. De middenweg verbindt de wijk met de ponten bij de Pontsteiger.

Een deel van deze Pontsteiger route is voor fietsers verboden. Verder is deze route met tweerichting auto-verkeer nogal smal en daardoor onaantrekkelijk voor

fietsers. Ook zijn geen van beide routes verbonden met de Haparandadam, waar in de toekomst de Westbrug over het IJ aanlandt. Ook vormen de routes uitdrukkelijk geen verbinding met de Danzigerkade, terwijl die onderdeel is van de nieuwe (woon)wijk Havenstad! Om het autoverkeer te verminderen zou volgens de gemeente het fietsen in en naar nieuwe woonwijken aantrekkelijker worden. Maar in de Houthaven zijn de mogelijkheden voor de fiets juist opzettelijk beperkt, met name door het gebrek aan een fietsdoorsteek bij de Danzigerkade. Het ligt voor de hand dat met meer bestemmingen in dit gebied en de mogelijke West-IJbrug de druk op deze sluiproute zal toenemen. Zal men dan met allerlei hindernissen nog meer proberen om fietsers van deze looproute te weren? (RH)

Newspeak

Newspeak is een gevleugelde uitdrukking, ontleend aan de roman 1984 van George Orwell. Het betekent vals of verhullend taalgebruik door de overheid. Tegenwoordig spreken we in zo'n geval van nepnieuws of nepinformatie. De gemeente Amsterdam gebruikt bij verkeersvoorstellen tegenwoordig vrijwel standaard de aanbeveling "er komt meer ruimte voor de fietser". Maar is dat ook zo? Twee recente voorbeelden tonen het tegendeel.

Linnaeusstraat

Er staat een grondige verbouwing gepland. Nu liggen aan beide kanten vrijliggende fietspaden. Bij de eerste plannen vervielen de fietspaden, en zouden (per richting) auto en fiets 4,5 meter straat delen: 1,80 meter fietsstrook, 2,7 meter rijweg. Volgens ons gevaarlijk: naast het vervallen van het veilige fietspad is zo'n smalle rijweg onrealistisch bij 10.000 auto's per dag. Dat vraagt om ongelukken. Toch is dit plan in de inspraak gebracht onder het motto "Er

komt meer ruimte voor de fiets". En waarom is de ruimte voor de fiets zo gekrompen? Omdat aan beide kanten voetpaden van 4(!) meter breed moeten komen.

Geldersekade

Hier lag tot recent een 3,5 meter breed tweerichting-fietspad langs het water, naast de rijweg richting Prins Hendrikkade. Na de reconstructie ligt er een 5,5 meter brede rijweg, waarvan 3,5 meter voor gemengd auto/fiets richting Prins Hendrikkade en 2 meter voor een fietsstrook in de tegenrichting. Per saldo 2 meter minder verkeersruimte, naast vervallen van het veilige fietspad. Hoezo "meer ruimte voor de fiets"?

De Centrale Verkeerscommissie was het met ons eens dat een breedte van 6,5 meter echt het minimum was. Maar toch zette de gemeente haar plannen door. Reden: er was een nieuw voetpad langs het water nodig.

Deze voorbeelden maken duidelijk dat de gemeente in meerdere geval-

len onzin vertelt. En daarmee denkt weg te komen. Wat ons betreft: als je voetgangers belangrijker vindt dan fietsers, zeg dat dan eerlijk. Dan is een open en eerlijke discussie mogelijk. Met bovenstaande 'newspeak' zet je iedereen op het verkeerde been. (FW)



Fietslessen op het WG-plein

Een jaar geleden stond In OEK nr. 118 een stukje over fietslessen bij het kantoor van de Fietsersbond in Amsterdam West. Hoe staat het daarmee? Wel, het laatste nieuws is dat twee van de aangemelde assistenten met succes de cursus fietsdocent hebben gevolgd, zodat er nu drie opgeleide fietsdocenten zijn en drie zonder officiële opleiding, maar wel met praktijkervaring. Ook het aantal fietsen is uitgebreid.

De cursisten zijn van divers pluimage en van allerlei leeftijden. Bijvoorbeeld mensen van buitenlandse afkomst die nooit fietsen hebben geleerd, of alleen als kind, en dat scheelt in de snelheid van leren. Ze zijn hier vaak tijdelijk, zien de vele voordelen van het fietsen en willen het daarom leren. Soms spreken de lesgevers dus Engels, gemengd met Nederlands, om ook het fietsjargon over te brengen.

Ook zijn er kinderen die het nog (beter) moeten en/of willen leren. Dat kan zijn omdat ze opzien tegen het verkeersexamen op de lagere school maar ook omdat ze later naar hun

nieuwe middelbare school willen fietsen en daarvoor willen oefenen. Het is ontzettend leuk om te zien hoe vrolijk de cursisten worden van fietsen en hoe blij ze zijn als hun vaardigheden en zelfvertrouwen beetje bij beetje toenemen.

Doortrappen is een landelijk project om ouderen aan het fietsen te houden en die kloppen soms bij ons aan na een vervelende ervaring, waardoor ze bang geworden zijn. Ook het fietsen met een driewieler

is voor sommigen heel moeilijk of onmogelijk, blijkt in de praktijk. Af en toe melden zich ook scholen voor fietslessen, waaruit nog geen concrete plannen zijn voortgekomen, maar dat lijkt een kwestie van tijd. Wij kunnen daarom nog wel wat assistentie gebruiken. Mocht je interesse hebben, mail naar info@fietsersbond.amsterdam.

Team fietsdocenten



Provincie Noord-Holland gaat fietspaden veiliger maken

De provincie Noord-Holland laat weten dat zij alle fietspaden die zij in beheer heeft gaat voorzien van een kantmarkering om de verkeersveiligheid van fietsers te bevorderen. Zo'n 60 van de 384 kilometer fietspaden in de provincie heeft al een kantmarkering, eind 2025 moet deze op de overige 324 kilometer zijn aangebracht.

"Verkeersveiligheid is een ontzettend belangrijk uitgangspunt voor ons als provincie", zegt gedeputeerde Infrastructuur Jeroen Olthof. "De cijfers liegen er niet om. Het blijft van groot belang om steeds met nieuwe oplossingen en innovaties te komen om onze wegen veiliger te maken. Het aanbrengen van kantmarkeringen op onze fietspaden vereist een relatief

lage investering en heeft een positief effect op de verkeersveiligheid van de fietser.

Op fietspaden met een kantmarkering raken fietsers minder snel van de weg. De witte belijning aan de rand van het fietspad maakt de grens tussen het fietspad en de stoep of de berm beter zichtbaar. Ook kan een fietser het verloop van een fietspad beter zien, bijvoorbeeld in het donker of bij slecht weer."

De werkzaamheden aan de Noord-Hollandse fietspaden gaan dit najaar van start. In Amsterdam, ook Noord-Holland, is men geen fan van kantmarkering. Geen gezicht, vindt de Schoonheidscommissie Puccini.



Keizer Karelweg



Oude Haagseweg

Opgeloste knelpunten

AMSTELVEEN

De stoplichten langs de Keizer Karelweg bij de afritten van de A9 stonden slecht afgesteld, waardoor fietsers erg lang moesten wachten. Nadat wij dit hebben aangekaart heeft de gemeente de afstelling verbeterd, waardoor fietsers nu sneller groen krijgen.

In het Meijslootpad waren een paar van de sleuven voor de afwatering verzakt. Na enig aandringen heeft de beheerder de diepe greppels die waren ontstaan aangevuld. Nu fietst het pad weer een stuk comfortabeler.

NIEUW-WEST

Oude Haagsebrug als nieuw

Begin 2024 is de bestaande brug in de Oude Haagseweg over de Ringvaart gesloopt. Deze brug is een essentieel onderdeel van de Doorfietsroute Zuidas- Oeverlanden-Schiphol/ Badhoevedorp. Een tijdelijke pontonbrug heeft voorkomen dat alle fietsers 6 kilometer om moesten rijden via de Sloterbrug. Hulde!

De afgelopen maanden is op dezelfde plek een nieuwe brug gebouwd voor fietsen en lijnbussen. Als het goed is, kunnen fietsers inmiddels weer prettig – en een beetje luxer – de Ringvaart over.

Met de nieuwe brug is de verbinding Oeverlanden-Ringvaart-Schiphol in stappen verbeterd. Nu nog het stuk van de Schinkelsluis via de Riekerweg naar de Oude Haagseweg. Plannen voor een beter fietspad plus fietsstraat zijn hiervoor al jaren geleden gemaakt. Alleen het geld, dat komt maar niet...

Fietsbrug naar Sloterdijk in ere hersteld

Bij de renovatie van de Haarlemmerweg (N200) ging ook de kruising met de Radarweg, nabij Station Sloterdijk, op de schop. Daarbij bleef aan de oostkant van de Radarweg het 2-richting fietspad over een aparte brug, terwijl aan de westzijde een vergelijkbaar fietspad werd vervangen door een voetpad. Dat was tegen ons uitdrukkelijk advies en het gevolg bleef niet uit: veel spookfietsen op deze brug, bijvoorbeeld richting Sportpark Spieringhorn.

Gelukkig besefte de gemeente haar fout en herstelde het 2-richting fietspad over de westbrug in ere. Maar goed ook, want de nieuwe basisschool daar kan niet zonder.

NOORD

Het fietspad vanaf de Stellingweg naar de Molenwijk stond voortdurend onder water. Het regenwater kon er geen kant op. Ook als het een tijdje weer droog was, bleef er een flinke plas van enkele centimeters diepte op het fietspad staan. Heel vervelend natuurlijk. Gelukkig is er goed nieuws. Na aandringen van de Fietsersbond heeft de gemeente een nieuwe put aangelegd. Het water kan weer goed wegstromen en de fietsers kunnen daar weer lekker doortrappen.

Wat willen wij? Een brug over het IJ!

Goed nieuws uit de Stopera: de gemeente en vervoerregio maken samen extra geld vrij voor de Oostbrug, waardoor in totaal 300 miljoen beschikbaar is en de financiering zo goed als rond. Een mijlpaal in de geschiedenis van fietsend Amsterdam. Nooit eerder investeerde onze stad zoveel in een keer in het fietsnetwerk. Aardig detail voor onze orga-

Fietspad Stellingwerf - Molenwijk Solitudobrug





Fietsers naderen vernauwing met hoge banden

Voetganger nadert oversteek zonder zicht op aankomende fietsers

Nieuwe Amstelbrug



Weesperzijde

nisatie: het projectteam Sprong over het IJ bedankte ons persoonlijk voor onze publieke pleidooien en acties voor vaste IJ-oeververbindingen.

OOST

De Solitudebrug over de Weespertrekvaart voorziet in een lang verbeide verbinding tussen het gebied rond de Kruislaan en het zich ontwikkelende gebied rond de Bijlmerbajes en uiteindelijk de Amstelstroomlaan.

Weesperzijde

Voor fietsers die via de Nieuwe Amstelbrug stadsdeel Oost in- of uit-fietsen is het kruispunt op de Weesperzijde omgebouwd tot een overzichtelijke kruising met heuse voorsorteervakken. Het blijft daar uitkijken, vooral voor fietsers die de brug afrijden en terechtkomen in een vernauwing met hoge haakse stoepranden en ook nog eens beducht moeten zijn voor overstekende voetgangers die schuilgaan achter een paal met een verdikt onderstuk en fietsers niet kunnen zien aankomen.

WEST

Het kruispunt van de Bilderdijkstraat met het Kwakersplein en Potgietenstraat is veiliger gemaakt. Aan de kant van het Kwakersplein zijn het fietspad en het voetpad uitgebogen zodat in- en uitrijdend (auto)verkeer beter zicht heeft op fietsers en voetgangers en ruimte heeft om hen voorrang te verlenen. Op de rijbaan zijn betere drempels aangelegd waardoor oversteken veiliger wordt. Aan de kant van de Potgietenstraat zijn de twee fietsdoorsteken samengevoegd tot één die goed aansluit op de Potgietenstraat.

Westpoort

Bij de aanlanding van de Hemwegpont aan het eind van de Nieuwe Hemweg is een ongelijkvloerse kruising gebouwd voor fietsers van en naar de pont. Niet iedereen is blij. Sommigen vinden het onnodig, want de problemen daar hadden ook - en misschien beter en goedkoper - met een rotonde kunnen worden opgelost. Anderen vrezen sociale onveiligheid in een tunneltje in zo'n eenzaam gebied, vooral als de zon onder is. Vooralsnog zijn wij wel blij met dit cadeautje in een tijd waarin steeds minder geld is voor meer ruimte voor de fiets. Nu kunnen fietsers die de pont nog willen halen op het laatst zonder gevaar vol op trappers gaan .

ZUID

De fietsoversteek over de Churchilllaan (van de Vrijheidslaan naar de Rooseveltlaan) is verbreed en ook is duidelijker zichtbaar gemaakt dat fietsers voorrang hebben. Hopelijk schiet het groen (links op de foto) niet te hoog op zodat het fietsers onzichtbaar maakt voor de naderende automobilist.



Churchillaan



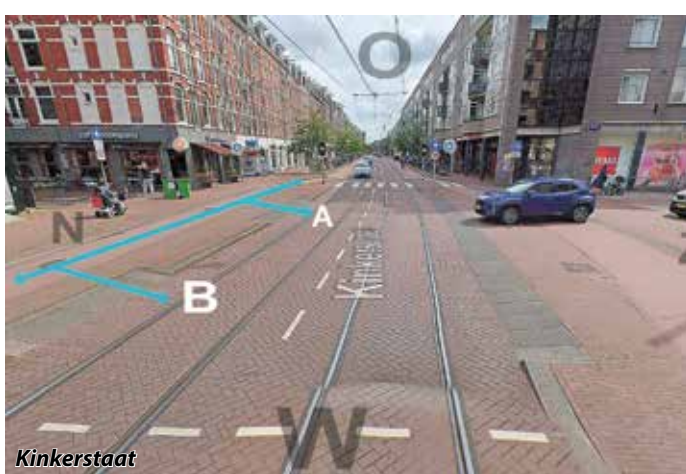
Kwakersplein



Hempont



Gelderse kade



Kinkerstraat

Nieuwe knelpunten

CENTRUM

Gelderse kade

De herprofilering van de Gelderse kade is bijna gedaan. En duidelijk is dat de fietser er niet op vooruit gegaan is, anders dan was beloofd. Niet alleen moeten de fietsers nu een te smalle rijbaan delen met auto's (zie ook p.18), ook blijken ze te zijn opgezaagd met aftandse klinkers (vanwege duurzaamheid). Extra zuur is dat de voetgangers en parkerende auto's gul bedeed zijn met riante trottoirs die strak zijn ingestraat met fonkelnieuwe vellingloze klinkers, terwijl het zeer drukke plusnet fiet het moet doen met veelal gebutste afdragertjes. Het voelt alsof de fietsers hier een poets gebakken is.



WEST

Kinkerstraat

Een Fietsersbondlid maakte ons attent op een knelpunt in de Kinkerstraat dat is ontstaan door de nieuwe inrichting. De oorzaak is de dubbele inrit aan de Noordkant (schuin tegenover de Hema) op de foto aangegeven met A en B. De bedoeling is dat inrit A gebruikt wordt om het noordelijke stuk (N) van de JP Heijestraat in te rijden en inrit B voor verkeer dat daaruit komt. Maar fietsers die stad uit rijdend linksaf willen slaan richting het zuiden (Z) denken vaak bij uitrit A al dat die voor hen bedoeld is en komen dan in een – bij drukte – hachelijke situatie terecht, waarin ze tegelijk voorrang moeten verlenen aan verkeer uit 3 richtingen (O, Z en W). Bij inrit B hoef je – strikt genomen – alleen kruisend verkeer (richting O en W) voor te laten gaan; bij drukte ook geen sinecure. Nu is er voor fietsers vanuit de stad een manier om dit specifieke probleem te vermijden (al bij de Nicolaas Beetsstraat linksaf slaan en dan via de Borgerstraat naar de

JP Heijestraat). Maar ook fietsers die uit het zuiden komend op dit punt willen oversteken, hebben een probleem: moeten ze mikken op inrit A of B? Volgens het ontwerp moet dat A zijn, maar in de praktijk kiezen vooral fietsers die westwaarts willen (richting Kinkerbrug) voor B. En van de weeromstuit ontstaan bij beide inritten conflicten tussen fietsers die het fietspad af en op willen. Wat fietsers die erop willen en daar bekend zijn, ertoe verleidt om beide inritten te negeren en via de trambaan te rijden tot de fietsstrook weer begint. We hebben ooit deze problemen voorspeld en aanbevolen om daar één brede inrit te maken zodat fietsers al naar de omstandigheden zelf kunnen kiezen waar ze het oversteken het veiligst vinden.

Nassaukade

De kruising Nassaukade-Frederik Hendrikplantsoen kwam al eerder ter sprake (p8). Daar ging het om een blunder op de oostzijde van de kruising. Schuin daartegenover is bijkans een nog grotere blunder begaan: fietsers vanaf het plantsoen die richting Marnixstraat oversteken en zich aan de belijning houden, botsen op het zebra-steunpunt dat daar van oudsher ligt en moeten er omheen. Een dilemma, dat naar onze indruk vooral door nieuwkomers wordt opgelost door naar rechts uit te kijken om de oversteek via de zebra af te maken. Fietsers die zich niet laten verrassen, kijken uit naar links, maar lopen gevaar door achterop komende auto's, die dat niet verwachten, te worden aangereden. Helaas staat er op dat akelige eilandje een paal t.b.v. de tramleiding en dus kan het niet zomaar ingekort of verwijderd worden. Het stadsdeel weer ervan, maar heeft kennelijk geen geld om het op te lossen.



Nassaukade

Floor fietst



Een kabbelende fietsdag

Een aantal tochtjes vind ik erg fijn om vanuit mijn eigen buurt te maken.

Laatst was het rondje Westeinderplas aan de beurt. Via het Amsterdamse Bos fiets ik naar Aalsmeer om daarna via Vrouwen-
troost mijn rondje in te zetten.

Deze tocht had mij van tevoren wel wat hoofdbrekens gekost. Er zijn momenteel werkzaamheden in het bos met de nodige
opbrekingen. Ik zag mezelf al voortdurend op barricades stuiten. En op de een of andere manier kan ik me nooit zo goed
oriënteren in dit bos.

Al fietsend merk ik dat de zorgen al spoedig van mijn schouders afglijden en zonder enige obstructies zoef ik door het bos
richting Schinkelbos. Het Schinkelbos is een klein feestje om doorheen te fietsen, mits de vliegtuigen niet al teveel herrie
maken. Reus Schiphol is er bijna buur.

Ik geniet van het kleine stukje fiets- en wandelpad tussen het groen, en de Schotse Hooglanders die daar rustig staan. Het is
een overgangsbos naar een hele andere sfeer. De sfeer van Aalsmeer met zijn goed verzorgde bloementuinen en bossen
hortensia's in volle bloei.

Bij de verkoopkoelkast aan de weg kun je een bescheiden assortiment onbespoten seizoensgroente kopen op goed vertrou-
wen. Eenmaal daar loop ik nieuwsgierig een stukje erf op. Ik zie een clubgebouwtje met daarachter een prachtige moestuin
met dahlia's. Graag zou ik even een kijkje nemen, maar dat kan natuurlijk niet.

En dat klopt! De eigenaar komt er al aan. Ik voel me betrap. "Sorry," zeg ik. "Ik was even nieuwsgierig."

De eigenaar kijkt me onderzoekend aan en ik voel schaamte.

"We leveren groente en bloemen aan bedrijven en wat over is leggen we in de verkoopkoelkast. Als ik meer tijd heb, kan ik je
een rondleiding geven." zegt hij.

"Graag," zeg ik, "en tot een andere keer,"

Als ik bij de Westeinderplas ben, breekt de zon door.

Onderweg zie ik een vrouw die haar kat uitlaat. Hij heeft een tuigje om. Ik trap op mijn rem en spreek de vrouw aan. Ze tilt hem
op, zodat ik hem goed kan bekijken.

"Hij mag niet loslopen," vertelt ze. "Deze knappe kater maakt alle vogels en kippen en zelfs andere katten dood. Tegen mensen
is hij vriendelijk, maar verder is het een killer."

"Dag killerkat," zeg ik. Hij spant zijn spieren: er is een hond in aantocht. Gelukkig zijn hond en kat aangeliend en gaat het goed.
Ik bedank de vrouw voor het gesprek en zet koers richting Eveleens voor een broodje paling.

De vrouw achter de toonbank vertelt trots dat de mensen van heinde en verre komen, zelfs uit België, om hier paling te kopen,
en ik geloof haar graag. Ze laat me de rookovens zien.

En dan denk ik aan het avondeten.

Er is een goede Italiaan in Aalsmeer, herinner ik me van een paar jaar geleden.

Ik zoek op mijn telefoon en probeer te reserveren.

Geen gehoor. 'Dan zal het wel een patatje worden straks,' denk ik teleurgesteld.

Terwijl de Westeinderplas aan me voorbij trekt, zie ik plots, dat ik al in Aalsmeer beland ben. Hoe kan dat nou? De palingsmaak
hangt nog in mijn mond.

Als ik de dorpsstraat in rijd, zie ik inderdaad een Italiaan, maar hoe ongezeellig! De pizzadozen staan torenhoog voor de ramen.

Dat is hem dan, die onbereikbare tent. Nee, het is vast verder de Dorpsstraat in. 'Dorpstraat,' stond er toch op mijn telefoon?

Maar de Dorpsstraat is niet lang en ik zie alleen een Indiaas restaurant. Zie je wel. Opgedoekt. Alles wat goed is verdwijnt.

Een koppel, ook op de fiets, vraagt of ik bekend ben hier. Of hier ergens een goed restaurant is. "Dat zoek ik ook en nee, ik ben
niet zo bekend, ik zoek de Italiaan." zeg ik.

De vrouw zegt dat ze iets van een woord Spaghetti op een raam zag staan een straat verderop.

Ik fiets de parallelstraat in en ja hoor daar is ie. Hij ziet er nog precies hetzelfde uit en er is nog genoeg plek.

Van harte welkom ben ik. Wat een opluchting!

Niks opgedoekt. Niks zonder reservering geen plaats en niks zonder telefoon geen restaurant te vinden.

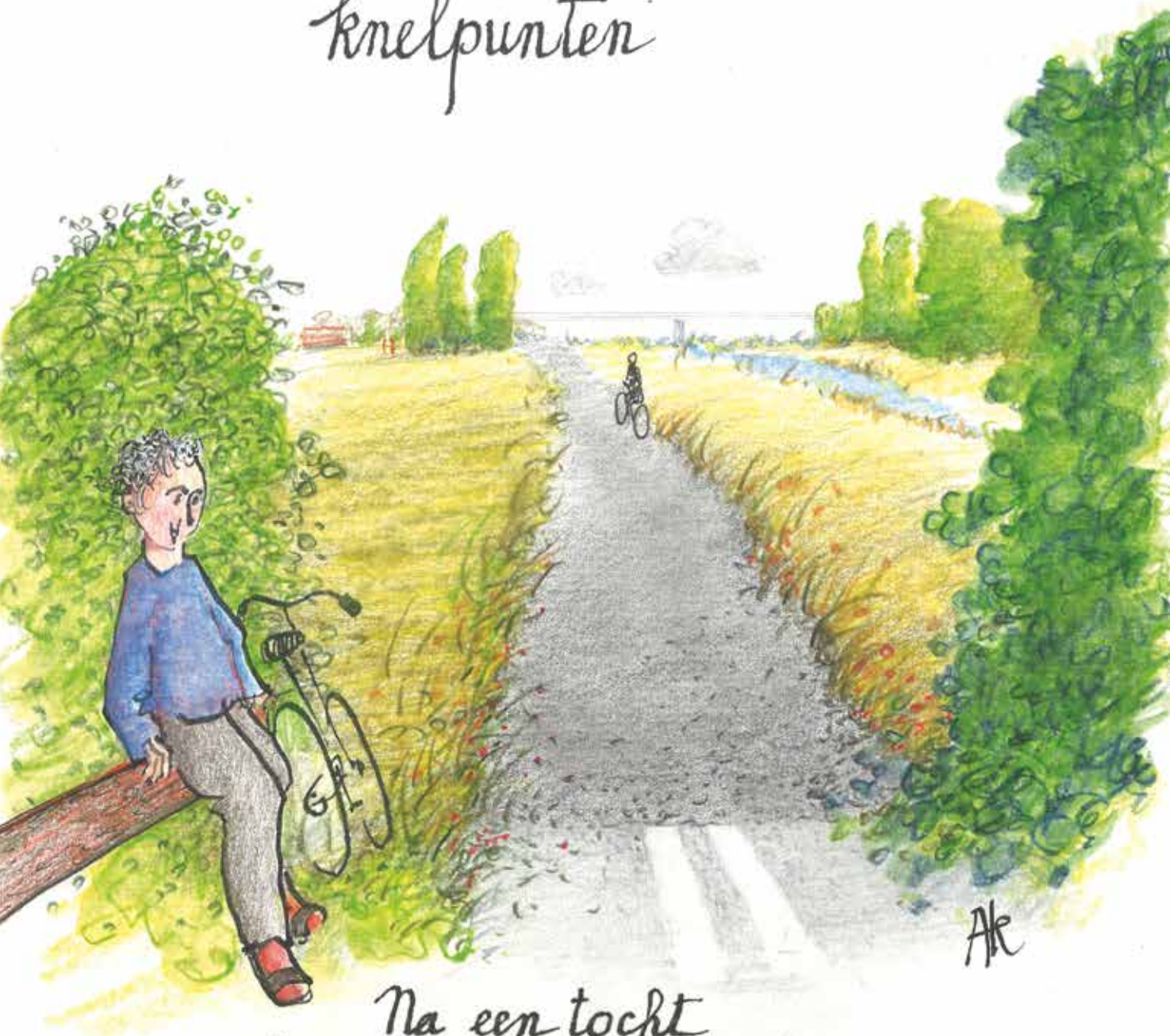
Ik vond het door twee mensen aan te spreken, door zelf de straten door te fietsen en goed om me heen te kijken.

Dat geeft voldoening. Alle kopzorgen zijn voor niks geweest.

Een dag zoals vandaag is een prettige dag. Een dag waarin alles voortkabbelt. Dat doet me deugd.

Morgen weer een rondje? Helaas, arbeid roept.

knelpunten



AK

Na een tocht
langs diverse knelpunten
C.S. - hoe kom ik met mijn fiets op perron I ?
Halfweg - valt mee, de liften doen het -
maar ben ik nu het fietspad kwijt of ben ik
helemaal verloren - kwam de tekenaar
op het knelpunt Lascorpad geheel tot rust.