

# OEK *op eigen kracht*

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond



## Inhoud

Colofon.....	2
Open brief aan de gemeente.....	3
Hoe het fietsbeleid in Amsterdam verzandde.....	4-5
E-bikes, wat moeten we daarmee?.....	5-6
Deelbakfietsen – een valse start.....	6-7
Gezocht: Menselijke(!) tellers.....	7
UIT de WIJKEN.....	8-10
Ondanks Agenda Autoluw is het aantal auto's gegroeid.....	10-11
Spread over Oranje Loper.....	12-13
Post UIT + MIJN MENING.....	14-15
Mijn Amsterdamse Ontnuchtering.....	15-17
Wat speelt er in Weesp?.....	18-19
Mens erger je niet over fietsleed + Verschil van inzicht.....	20-21
Gesprek over snelheid in de Zwijger.....	22
Floor Fietst.....	23

### Bij de voorkant

Het is bijna een verademing wanneer je als fietser in de binnenstad nu eens niet een verbodsbord met een fiets erop tegenkomt. Maar pas op dat je dan niet gaat hallucineren: het ontbreken van een fiets op zo'n bord betekent niet dat je er mag fietsen. In de Hartenstraat, dat voor een heel weekend voor al het rijdend verkeer werd afgesloten, vielen heel wat fietsers ten prooi aan deze zinsbegoocheling. Nog een geluk dat je daar op een paar kleine stukjes na heel goed kon fietsen.

### Redactioneel

Met de Fietsersbond gaat het goed, maar niet altijd en niet overal. Zo blijken de leden in Weesp anders te denken over de nieuwe inrichting van de Korte Muiderweg dan de leden in de rest van Amsterdam (zie p.18). En op het hoofdkantoor van de Fietsersbond denkt men anders over het e-bike probleem dan in de afdeling Amsterdam (zie p. 5). Ook zien leden van de regio Zaanstreek-Waterland niets in de geplande recreatieve 'Dam tot Dam' fietsroute tussen Amsterdam en Zaanstad langs de noordelijke IJ-oever en via een nieuwe brug over Zij-kanaal H (p. 21).

Is dat een probleem? Niet als het meningsverschil tot tevredenheid van iedereen kan worden opgelost. Liefst op eigen en met vereende kracht. Maar lukt dat ook?

Lees deze OEK en oordeel zelf.

**Aan deze OEK werkten mee:** Aleida Leeuwenberg (AL), Ad Snelderwaard (AS), Bernard Blokzijl (BB), Dick de Jongh (DJ), Dirk Kloosterboer (DK), Floor Fagel (FF), Florrie de Pater (FP), Frans van der Woerd (FW), Johan Kerstens (JK), John Patterson (JP), Marjolein de Lange (ML), 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 september 2025. Bijdragen zijn welkom op [oekredactie@fietsersbond.amsterdam](mailto:oekredactie@fietsersbond.amsterdam)

### Fietsersbond afdeling Amsterdam

Wg-plein 84, 1054 RC A'dam 020-6854794  
[amsterdam@fietsersbond.nl](mailto:amsterdam@fietsersbond.nl)  
[fietsersbond.amsterdam](http://fietsersbond.amsterdam)

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](mailto:amstelveen@fietsersbond.nl)  
Diemen: [diemen@fietsersbond.nl](mailto:diemen@fietsersbond.nl)

**Tekening achterzijde:** 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](http://lid.fietsersbond.nl)

## Oproep

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

### Verhuisd?

[ledenadministratie@fietsersbond.nl](mailto:ledenadministratie@fietsersbond.nl)

### Privacywetgeving

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

### Klachteninformatie

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

# Open brief aan de gemeente

## Hoe krijgen we het fietsbeleid in Amsterdam weer in beweging?

Ondanks goede voornemens in Collegeprogramma's en van wethouders stagneert het fietsbeleid in Amsterdam. Tegenover beperkte verbeteringen in het fietsnetwerk staat een snellere groei van het aantal fietsers. Door voortdurende bezuinigingen is simpelweg te weinig geld beschikbaar om de fietsvoorzieningen op peil te houden, laat staan te verbeteren. Omdat het programma Amsterdam Autoluw in slakkenvaart voortsukkelt, komt er nauwelijks ruimte vrij voor fietsers en voetgangers. En ieder stadsdeel doet wat het goeddunkt (zi kader op p4). Het nieuwe initiatief Amsterdam maakt Ruimte beperkt zich voorlopig tot mooie woorden. Gelukkig zijn er ook goede voorbeelden te noemen. Met de Sarphatistraat heeft de Fietsstraat zijn intrede gedaan. De knip bij de Munt heeft de veiligheid voor voetgangers en fietsers verbeterd. Rond stations en uitgaansgebieden zijn flinke overdekte fietsenstallingen gekomen. Op veel kruispunten hebben fietsers meer ruimte en langere groentijden gekregen. Wij zijn tevreden met de vernieuwing van de Kinkerstraat, waar consequent alleen laad/losplekken zijn overgebleven. Ook de 1e Van Swindenstraat en het plan voor de Czaar Peterstraat vinden we verbeteringen. In al deze gevallen blijft er alleen één-richting verkeer voor auto's over, dus worden de principes uit Amsterdam Autoluw toegepast. Overigens kon de fiets in deze gevallen meeliften met het groot onderhoud van de straat. Tenslotte zijn wij blij met geld voor de aanleg van de Oostbrug over het IJ (zie p14).

Toch is het saldo voor de dagelijkse fietser negatief. Hoe kan het beter? Met extra geld en een nieuwe impuls voor autoluw beleid. Als Fietsersbond hebben wij de volgende prioriteiten:

### 1. Een hernieuwde regierol van de Centrale Stad voor het Hoofd- en Plusnet Fiets.

Die is in 2022 volledig gedelegeerd naar de stadsdelen, met versnippering van het netwerk tot gevolg. Voor het onderhouden en verbeteren van het doorgaande fietsnetwerk moet weer geld beschikbaar komen en kennis behouden blijven. Een serieus programma om het fietsklimaat in Amsterdam te verbeteren moet inhouden:

- a. 10 Miljoen euro per jaar voor het oplossen van knelpunten en het aanvullen van "ontbrekende schakels";

- b. een programma om, los van Groot Onderhoud, meer ruimte te creëren voor fietsers op drukke fietsroutes, bijvoorbeeld door in bepaalde straten parkeerstroken te vervangen door fietspaden;
- c. het behoud van een kernteam van ambtenaren met theoretische en praktische kennis van fietsvoorzieningen en overzicht over het stadsbrede fietsnetwerk.

Maak bij de uitvoering maximaal gebruik van externe financiering. De Vervoerregio Amsterdam (VRA) betaalt tot 80% van belangrijke fietsroutes ('Doorfietsroutes') en fietsparkeerplekken rond trein- en metrostations. Bespreek daarom gemeentelijke plannen proactief met de VRA. Bedenk daarbij dat fietsvoorzieningen veel goedkoper zijn dan infrastructuur voor tram of auto. Een auto- of trambaan kost ruim vijf keer zoveel als een goed fietspad. De stad krijgt zo veel waar voor zijn geld.

### 2. Een hernieuwde impuls voor Amsterdam Autoluw (nu geïncorporeerd in Amsterdam maakt Ruimte), in samenhang met 30 km/u.

Maatregelen in de verkeerscirculatie gecombineerd met beperkingen in het autoparkeren zijn essentieel om de fiets meer ruimte te geven. En daarmee de fietsveiligheid te verbeteren. Leefbare en fietsveilige stadsstraten zijn alleen mogelijk bij 1) één-richting autoverkeer en 2) enkel laad/losplekken overhouden. Dit vraagt politieke moed rond de inrichting van de openbare ruimte. Maak een nieuw uitvoeringsprogramma voor Amsterdam Autoluw (nu: Amsterdam maakt Ruimte). Dit kan meteen gecombineerd worden met een geloofwaardige 30 km-weginrichting, dus met autodrempels en wegversmallingen.

### 3. Maak vanuit een stadsbrede analyse strategische autoknips.

Dit ondersteunt meteen Amsterdam Autoluw. Het huidige College wil plannen voor de '2e Fietsring' doorzetten (Ceintuurbaan–Van Baerlestraat–Eerste Constantijn Huygensstraat–Bilderdijkstraat–Frederik Hendrikstraat). Prachtig! Maar dit vergt wel een forse beperking – een halvering – van het autoverkeer. Begin met een autoknip op het Roelof Hartplein. Plannen zijn in voorbereiding. En de kosten zijn beperkt. Wat houdt ons tegen? (FW)

# Hoe het fietsbeleid in Amsterdam verzandde en versplinterde

Ondanks goede voornemens in Collegeprogramma's en van wethouders stokt het Amsterdamse fietsbeleid. Beperkte verbeteringen in het fietsnetwerk staan niet in verhouding tot de snellere groei van het aantal fietsers. Tel daar de overweldigende opkomst van e-bikes, en recent ook fatbikes, bij op en het resultaat is: nog vollere fietspaden, nog hogere snelheden, nog meer snelheidsverschillen en daardoor nog meer onveiligheid. Oudere en kwetsbare verkeerdeelnemers durven niet meer te fietsen. In de jaarlijkse monitor van de landelijke Fietsersbond scoort Amsterdam matig tot slecht, en de tendens is dalend.

Een belangrijke factor is dat de infrastructuur slecht scoort: de fietsvoorzieningen zijn van onvoldoende kwaliteit. Daarvoor zijn meerdere oorzaken aan te wijzen. Belangrijk is het voortdurend bezuinigen op onderhoud van de openbare ruimte. Verder een gebrek aan politieke wil om goede initiatieven zoals Amsterdam Autoluw en 30 km/u voor auto's echt door te zetten. Dit leidt tot vertraging en uiteindelijk tot het verzanden van goede initiatieven (zie ook p10). Sinds 2022 is daar een derde oorzaak bij gekomen: het ontwerpen en uitvoeren van vrijwel alle fietsprojecten is gedelegeerd aan de stadsdelen. Dit leidt tot versplintering van beleid: iedereen is verantwoordelijk voor een deel van het fietsbeleid, dus uiteindelijk is niemand meer politiek aanspreekbaar. Hoe pakt dit in de praktijk uit?

Door bezuinigingen op de openbare ruimte is er geen geld meer voor herinrichting van belangrijke wegen. Er is nog wel geld voor het allernoodzakelijkste onderhoud, maar die projecten zijn willekeurig over de stad verdeeld. Zo zijn er enkele bredere fietspaden bij gekomen en op enkele plaatsen zijn

te smalle fietspaden vervangen door brede fietsstroken, wat goed lijkt te werken in 'niet-winkelstraten'. Maar de meeste fietspaden en fietsstroken zijn nog steeds te smal voor het groeiend aantal fietsers. Het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 noemde dit al een belangrijk probleem. Maar sinds 2017 is hier niets structureel aan gedaan. Verbeteringen zijn daardoor afhankelijk geworden van Groot Onderhoud. Gevolg: slechts incidenteel een verbetering, en daardoor een rommeliger en gebrekkelig fietsnetwerk.

Voor fietsers is dit extra zuur, omdat de afgelopen jaren Budget en Programma Fiets zijn opgeheven. Sinds begin jaren 1980 werkt de gemeente aan een goed en samenhangend fietsnetwerk. Sinds 2010 heet dat Hoofdnet en Plusnet fiets. Om gaten in dat netwerk te vullen (de zogenaamde 'ontbrekende schakels') en om de fietsroutes te verbeteren waren jaarlijks meerdere miljoenen euro's beschikbaar. Die werden vooral gebruikt voor relatief dure investeringen, zoals fietsbruggen en fietstunneltjes. Eerst is het fietsbudget verdwenen. Daardoor zijn er sinds 2020 nauwelijks meer ontbrekende schakels aangepakt. En in 2025 verdwijnt ook het Programmateam Fiets. De gemeente heeft vanaf 2020 goede initiatieven ontwikkeld om Amsterdam verkeersveiliger en leefbaarder te maken. We doelen op het Programma Autoluw en op de 30km-stad. Helaas lijken beide projecten in schoonheid te sterven, onder andere door geldgebrek. Amsterdam Autoluw bood nieuwe kansen. Door minder ruimte voor auto's zou ruimte ontstaan voor voetgangers, fietsers en OV. De ontwerptekeningen zagen er veelbelovend uit. Helaas lijken veel van de initiatieven ondertussen verzand. Autoparkerplaatsen langs doorgaande wegen zijn nog steeds heilig. Bijvoorbeeld langs de Oranje Loper, met name op de De Clercqstraat en de Jan Evertsenstraat. Na de veel bediscussieerde autoknip-proef in de Weesperstraat staat serieuze beperking van het doorgaande autoverkeer op de tocht. Ook in woonstraten wordt maar heel beperkt werk gemaakt van eenzijdig autoparkeren. Zo zal het leefklimaat niet verbeteren.

Wij ondersteunen het Plan 30 km/u. Wij merken wel dat de uitvoering



tot nu toe beperkt is gebleven tot verkeersborden en wegbelijning. Vanaf het begin was er geen geld voor serieuze snelheidsbeperking op lange doorgaande wegen. De tussenstand is geen verrassing. Onze eigen metingen komen overeen met die van de gemeente: auto's rijden een beetje langzamer (zo'n 4 km/u), maar gemiddeld nog lang geen 30 km/u. Scooters en motoren rijden nog veel te hard, wat tot een serieus veiligheidsrisico leidt. Voor een geloofwaardig 30 km-regime is meer nodig. In 2022 heeft het College de beslisbevoegdheid over vrijwel alle fietsvoorzieningen gedelegeerd naar de

stadsdelen. Sommige stadsdelen pakken dat serieus op, andere maken plannen zonder veel kennis van zaken. Verder is natuurlijk de ambtelijke ondersteuning per stadsdeel beperkt. De Fietsersbond merkt vooral dat stadsdelen niet verder kijken dan hun eigen grondgebied. Zo wilde het stadsdeel West plotseling alle fietsen verbannen uit het Westerpark, een belangrijke doorfietsroute. Dit soort voorstellen vormt een grote bedreiging voor het samenhangende Hoofd- en Plusnet Fiets. Zo'n versplinterd fietsnetwerk verliest zijn waarde en heeft nauwelijks nog nut voor de stad. (FW)

## E-bikes, wat moeten we daarmee?

### Wat vooraf ging

In de vorige Oek schreven we over de problemen die veel fietsers ondervinden van de vele e-bikes in de stad. Met name de hoge snelheden en vaak jonge rijders zorgen voor hinder en gevaar, en angst onder andere fietsers. In dat artikel (zie ook: <https://fietsersbond.amsterdam/2j3j>) gingen we vooral in op een onderzoek naar de effecten van een minimumleeftijd voor e-bikes. Een conclusie van dat onderzoek was dat bij een minimumleeftijd van 16 jaar zo'n 32.000 jongeren 'gedupeerd' zouden worden. Daarbij gaat het om jongeren die verder dan 10 km (of een half uur per OV) van school af wonen en daar dan niet meer per e-bike naartoe kunnen. Voor het landelijk bureau van de Fietsersbond waren die 32.000 'slachtoffers' een belangrijke reden om een minimumleeftijd voor e-bikes af te wijzen.

In Amsterdam voelen we ons hier ongemakkelijk bij. Tenslotte gaat het om de afweging tussen het belang van kinderen voor wie meer dan 10 km met de gewone fiets ondoenlijk zou zijn en anderzijds het belang van alle fietsers, voor wie vooral in grotere steden de veiligheid op het spel staat. Wij horen zelfs van veel oudere mensen dat ze niet meer de fiets durven te pakken. Wat ons betreft moet er dus serieus gekeken worden naar alle middelen die de onveiligheid door (en voor!) e-bikes kunnen terugdringen.

'Wordt vervolgd dus', besloot het Oek artikel dan ook. Vandaar bij deze een korte update van de stand van zaken.

### Landelijke kwestie

Het aanpakken van de risico's die mensen op e-bikes veroorzaken, is niet eenvoudig. De wetgeving is ingewikkeld, e-bikes vormen inmiddels een grote markt en

in de landelijke politiek is er geen meerderheid voor stringente maatregelen. Daarbij is de situatie in het land verschillend. Vormen in grotere steden de e-bikes een veiligheidsrisico vanwege de drukte, in landelijk gebied worden e-bikes eerder als noodzakelijk gezien vanwege de langere afstanden. Het landelijk bureau van de Fietsersbond is huiverig voor maatregelen. Zoals de discussie over een minimumleeftijd liet zien.

### Fatbike als aparte soort?

De landelijke politiek en de landelijke Fietsersbond zien wel wat in een aanpak die alleen voor fatbikes geldt. Want volgens hen vormen die vooral een probleem. In september nam de Tweede Kamer een motie aan voor een helmplicht en een minimumleeftijd van 14 jaar voor fatbikes. Dat klinkt stevig, maar een wettelijk houdbaar onderscheid tussen fatbikes en andere e-bikes is onmogelijk, zoals ook de minister heeft laten weten. En de Tweede Kamer wil die eisen niet laten gelden voor (alle) e-bikes. Bovendien zijn niet alleen fatbikes het probleem. Onze metingen uit 2023 laten zien dat ook 'fancy' e-bikes zoals VanMoof, Cowboy en Urban Arrow, vaak (veel) te hard rijden. En daar zijn er steeds meer van. De Tweede Kamer krijgt op 12 februari (de dag





waarop deze OEK verschijnt) een reactie van de minister op de motie over de fatbikes.

### Amsterdam wil meer actie

Dat de landelijke Fietsersbond zich in de media heel terughoudend opstelt over maatregelen voor e-bikes is ongemakkelijk en zorgelijk voor de afdeling Amsterdam. In Amsterdam, en ook elders in het land, nemen de problemen toe. We hebben daarom in juni aan het landelijk bureau gevraagd om in discussie te gaan teneinde een gezamenlijk standpunt te kunnen bepalen ten aanzien van extra maatregelen voor e-bikes. In november vond hierover een bijeenkomst met actieve leden plaats. Die werd druk bezocht. Er kwamen heel veel punten naar voren, de ervaringen en de meningen bleken behoorlijk uiteen te lopen. Een duidelijke conclusie is dan ook niet getrokken. Heel jammer dat die discussie zo laat kwam. Immers, de lobby naar de Tweede Kamer gaat gewoon door met standpunten, waar wij ons niet lekker bij voelen.

### Wordt weer vervolgd dus

Wij zijn intussen in klein verband begonnen om de uitkomsten van die landelijke bijeenkomst te duiden. Dat blijkt verre van makkelijk, niet alleen vanwege de veelheid van ingebrachte opmerkingen, maar ook omdat de standpunten ver uit elkaar liggen. Intussen zijn we ons ervan bewust dat een intern verdeelde Fietsersbond geen vuist kan maken, terwijl dat eigenlijk wel nodig is.

### Welke maatregelen?

Vanuit de afdeling Amsterdam willen we maatregelen waarmee de problemen met snelle e-bikes daadwerkelijk aangepakt kunnen worden. Daarbij kijken we breed en vooral ook naar wat werkt en wat haalbaar is. We zijn benieuwd welke maatregelen voor e-bikes u liefst zou willen. Laat het ons weten via: [ebike@fietsersbond.amsterdam](mailto:ebike@fietsersbond.amsterdam) (ML)

Begin oktober was er een telweek van fietsslachtoffers bij de Spoedeisende Hulp. Van de in totaal 1898 fietsslachtoffers reden er 1291 op een fiets, 480 op een e-bike (niet-fatbike), 96 op een fatbike en 31 waren aangereden door een fatbike, aldus de rapportage over de telweek. Dat de meeste slachtoffers op een fiets reden komt doordat er (vooralsnog) veel meer op gewone fietsen gereden wordt. Per gereden km zijn e-bikes, waaronder fatbikes, risicovoller.

De cijfers van de telweek omgerekend naar slachtoffers per 100.000 inwoners laten zien dat er in onze regio naar verhouding erg veel gewonde fatbikers waren (ruim 3x zoveel als gemiddeld in Nederland) en ook veel andere e-bikers (ongeveer 1,5x zoveel als gemiddeld in Nederland).

## Deelbakfietsen – een valse start

Rond 2020 zette Cargoroo zijn eerste deelbakfietsen in Amsterdam Zuid en Oost. Wij kregen daarover positieve berichten. Toen de gemeente in de Nota Deelmobiliteit aankondigde te streven naar een stadsdekkend aanbod, waren wij enthousiast. Bij de aanbesteding in 2023 kwam Baqme als winnaar uit de bus. Met de belofte van 375 deelbakfietsen vanaf 2024, verspreid over alle stadsdelen.

Begin 2025 ziet het er niet rooskleurig uit: na een trage start heeft Baqme aangekondigd geen deelbakfietsen te plaatsen in West, Nieuw-West en Noord. Dus maar de helft van de stad wordt voorlopig bediend. De problemen van Baqme staan niet op zichzelf. Interessant is dat Cargoroo de aanbesteding in Amsterdam heeft

verloren, maar in Utrecht juist heeft gewonnen. Je zou verwachten dat de overbodige bakfietsen in Amsterdam verder gebruikt kunnen worden in Utrecht. Maar dat was blijkbaar onvoldoende, want Cargoroo is recent failliet verklaard. Met als resultaat: in Amsterdam veel minder deelbakfietsen dan beloofd, in Utrecht voorlopig helemaal geen. Was dat te voorkomen?

Als Fietsersbond hebben wij geen oordeel over welk bedrijf de deelbakfietsen aanbiedt. Maar wij willen wel een professioneel bedrijf, dat doet wat het belooft. De deelbakfietsenmarkt is nog pril, en daarmee fragiel. Zowel Cargoroo als Baqme zijn jonge bedrijven, start-ups, zonder grote investeerders achter zich. En daarmee financieel en organisatorisch kwetsbaar. Bij verlies van

een aanbesteding valt een flink deel van hun omzet weg. Op hun gemeentelijke website staat expliciet dat "Utrecht minder wil betalen voor deelmobiliteit". Dus wel een breed en goedkoop aanbod, maar zonder dat het de gemeente iets kost. Amsterdam zit ook op die lijn. Dat leidt bij aanbestedingen tot biedingen onder de kostprijs, zoals dat eerder in het OV-streekvervoer is gebeurd.

Onze conclusie: Amsterdam en Utrecht werken penny wise, maar pound foolish. Door bij aanbesteding op deze prille markt alleen op de laagste kosten op korte termijn te letten, vernietig je de opkomende marktpartijen al voordat er een redelijk divers aanbod is ontstaan. Je moet start-ups de ruimte en tijd geven om organisch, stap voor stap, te groeien. Nu zit iedereen, zowel

gemeente maar vooral de gebruikers, met de gebakken peren. (FW)



## Gezocht: Menselijke(!) tellers

Hoeveel e-bikes, fatbikes en OEK-fietsen rijden er rond in Amsterdam? Niemand weet dat.

De gemeente Amsterdam heeft in 2023 geprobeerd om met video-herkenning te laten tellen, maar het bleek op die manier onmogelijk om e-bikes van gewone fietsen te onderscheiden. Er is dus ouderwets handwerk nodig: tellen en turven!

Enkele vrijwilligers hebben dit najaar al een aantal tellingen gedaan. Het blijkt niet altijd makkelijk om een e-bike van een gewone fiets te onderscheiden, maar het gaat goed genoeg om deze tellingen uit te breiden. De aantallen die gevonden worden variëren namelijk heel sterk, afhankelijk van de plaats en het tijdstip. Om conclusies te kunnen trekken zijn meer metingen nodig. We hopen dus dat velen van jullie even de straat opgaan en een telling doen. Je mag gewoon voor je deur meten, maar ook een interessante plek opzoeken (bijvoorbeeld vlak bij een middelbare school, rond het tijdstip dat er veel scholieren fietsen: zijn daar werkelijk zoveel fatbikes?).

### Hoe tellen?

Tel in ieder geval de volgende categorieën apart:

- a. gewone fietsen (geen motor)
  - b. (gewone) e-bikes (niet fatbike)
  - c. fatbikes
  - d. e-bakfietsen
  - e. overige (incl. onzeker).
- (meer mag, ook scooters en brommers etc., maar hoeft niet)

Oefen van te voren even hoe je een e-bike herkent:

- aan de accu (achterop, op het frame of een extra dikke frame buis)
- aan de motor (verdikking bij trap-as of achter-as)
- aan het soort (bijv. permanent brandende) verlichting
- aan het extreme gemak van fietsen, vooral tegen een helling op gemakkelijk te zien.

Het is niet erg als je af en toe vergist, maar maak er een opmerking over als dit vaak gebeurt.

### Noteer van elke meting:

1. locatie (duidelijk omschrijven),
2. rijrichting van de fietsers
3. datum en tijd, aantal minuten van je telling (minstens 10, als het rustig is wat langer)
4. opmerkingen (zoals ongewoon weer; bijv. veel regen of wind, of speciale locatie bij een school)
5. de aantallen van de verschillende soorten.

Mail de gegevens naar: [tellingen@fietsersbond.amsterdam](mailto:tellingen@fietsersbond.amsterdam)

### LET OP

- In plaats van turven kun je ook een tel app op je telefoon gebruiken (voor Android bijvoorbeeld Score Counter van napps)
- Meer gedetailleerde instructies en een telformulier zijn te vinden op <https://fietsersbond.amsterdam/ekiv>

# UIT DE WIJKEN

## West

### Over de Van Diemenstraat

Regelmatig wordt de Fietsersbond Amsterdam bevraagd over de plannen voor de herinrichting van de Van Diemenstraat en hierbij in het bijzonder over de brug bij de Westerkeersluis en de oversteek ter plaatse van de Silodam.



**Westerkeersluis - Van Diemenstraat**

### Westerkeersluis

De Fietsersbond is heel blij met de aanleg van een tweerichting-fietspad langs de noordzijde van de Van Diemenstraat. Dat maakt de doorgaande fietsverbinding langs de zuidzijde van het IJ bijna compleet. Op één stukje na: de Westerkeersluisbrug en de aansluiting op het tweerichting-fietspad van de Tasmanstraat.

Fietsersbond Amsterdam is zeer ongelukkig dat het (vooralsnog) niet in de planning zit om bij de herinrichting van de Van Diemenstraat het tweerichting-fietspad over de Westerkeersluisbrug door te trekken. Het ontbreken van dat laatste stukje tweerichting-fietspad zal onwenselijk gedrag uitlokken, zoals tegen de rijrichting rijden of over



**Silodam - Barentszplein - Van Diemenstraat**

de stoep fietsen. Zonder dat laatste stukje tweerichting-fietspad moeten fietsers vanaf de Tasmanstraat en vanaf de Pontsteiger immers op korte afstand verschillende oversteken maken over drukke autoroutes.

Wij hebben er bij de gemeente met klem op aangedrongen om bij de herinrichting van de Van Diemenstraat het tweerichtingsfietspad door te trekken over de brug tot aan het tweerichtingsfietspad van de Tasmanstraat. De gemeente onderkent het belang van deze aansluiting en onderzoekt mogelijkheden. Maar het blijkt een ingewikkelde puzzel. Wij blijven aandringen en meedenken om dit toch voor elkaar te krijgen.

### Kruising Silodam - Barentszplein

Wat betreft de oversteek bij de Silodam zijn er zorgen vanuit de omgeving over het verdwijnen van de verkeerslichten. Wij denken dat dit kruispunt zonder verkeerslichten goed, ja zelfs beter kan werken voor fietsers en voetgangers. De situatie verschilt niet wezenlijk van nabijgelegen oversteekplaatsen die evenmin voorzien zijn van een verkeerslicht.



**Van Diemenstraat zonder Westerkeersluis**

De oversteek krijgt meerdere steunpunten (vluchtheuvels) en – anders dan bij de oversteek verderop bij de Westerdokskade – komen aan weerskanten bij de bushaltes zebra-paden. Voetgangers steken daar met voorrang over, fietsers kunnen desgewenst afstappen en met de fiets aan de hand ook gebruikmaken van de zebra. (ML)

### Oranje Loper

Er komen meer fietsparkeerplekken pal voor de grote AH aan het begin van de Jan Evertsenstraat. De





**Krommertstraat**

parkeerstrook tussen de twee bomen, waar nu nog twee auto's geparkeerd staan, wordt geheel bestemd voor fietsparkeren. Hopelijk brengt dat de noodza-



**Jan Evertsenstraat**

kelijke verlichting in het poortje van de Krommertstraat, dat nu praktisch onbruikbaar is door de schots en scheef geparkeerde fietsen.

## Zuid

De huidige snelweg A2 loopt vanaf Knooppunt Amstel en ringweg A10 langs de Amstelscheg door tot aan de Rivierenbuurt in stadsdeel Zuid. Dat moet anders, schreef de gemeente in een Investeringsnota Nieuwe A2 Entree: "We willen een deel van de snelweg tussen de ringweg A10 tot de Utrechtsebrug veranderen in een rustiger stadslaan. Dit kan door de Joan Muyskenweg te verleggen naar de plek waar de A2 nu ligt. Hierdoor ontstaat ruimte voor 1.000 tot 1.200 extra woningen (het Muyskenskwartier). We willen ook meer voor fietsers en voetgangers en een betere aansluiting tussen de Amstelscheg en omliggende buurten. Zo verbetert ook de leefomgeving van de buurt."

Dick de Jongh las de nota, ging naar de inloopavond en stuurde namens ons de volgende reactie:

De nieuwe entree A2 geeft in de noord-zuidrichting een grote verbetering voor het fietsverkeer van Amsterdam-Zuid (met name de Rivierenbuurt) naar Zuid-Oost, Holterbergweg en verder. Dit met

name op de Utrechtse Brug zelf, inclusief de kruising met de Kennedylaan. In de oost-westrichting is dit veel minder het geval. Er komt een oversteek van de A2-Joh. Muyskensweg bij de Amstelstroomlaan, maar dat blijft voorlopig de enige.

Dat is jammer, want dat betekent dat de verbinding tussen oost en zuid via dit gebied, tussen Zuidas en Science Park via de Rozenoordbrug aan de ene kant en de nieuwe fietsbrug over de Weespertrekvaart aan de andere nog lang niet zo goed is al hij zou kunnen zijn.

De Ouderkerkerdijk en de Rozenoordbrug worden wat beter bereikbaar vanuit oost via de oversteek bij de Amstelstroomlaan. Dit is vooral zo, als gekozen wordt voor de variant waarin de westelijke afslag van de Utrechtse brug vanuit de stad zover mogelijk zuidelijk wordt gelegd. Die variant werd getoond op de Inloopavond op 5 november. Hij doorkruist de hoofdgroenstructuur, maar het lijkt ons niet dat uitwisseling van deze nieuwe weg voor de huidige afslag de hoofdgroenstructuur schade



**Impressie nieuwe A2 Entree**



**Impressie van de nieuwe stadslaan A2 Entree**

toebrengt. Een ander punt dat aandacht behoeft is dat in de plannen de fiets-aansluiting tussen de Joh. Muyskensweg en de Ouderkerkerdijk-oost via de fietsbrug over de Duivendrechtse Vaart niet zal worden verbeterd, en dus net zo belabberd blijft als hij nu is. Dit treft ook direct de nieuwe bewoners van het Muyskenskwartier. Het lijkt ons dat hier iets aan moet worden gedaan.

Tenslotte een kanttekening over de route naar het zuiden. De aansluiting tussen de Joh. Muyskensweg en de Holterbergweg heeft een enorme omweg bij

de Macro. Voor auto's is dat niet zo'n drama. Voor fietsers wel. Op de avond werd er op de tekening een volgens ons onrealistische shortcut voor alle verkeer getoond. Voor fietsers zou dit punt opnieuw moeten worden bekeken. In ieder geval betekent het dat voor fietsers voorlopig de Buitensingel de kortste verbinding tussen de Joh. Muyskensweg en de Holterbergweg blijft. Daarmee is dan de rotonde op de kruising Joh. Muyskensweg-van der Madeweg een knelpunt. Hier moeten fietsers optimaal in twee richtingen de kortste weg kunnen volgen. (DJ)

## Ondanks Agenda Autoluw is het aantal auto's gegroeid

Na vijf jaar zet de gemeente een punt achter de *Agenda Autoluw*. Dit programma had als doel om Amsterdam autoluwer te maken zodat er ruimte vrijkomt, bijvoorbeeld voor fietsers. Nu blijkt echter dat het aantal auto's juist is gegroeid. Ondertussen blijft de gemeente streven naar een autoluw Amsterdam. Ze werkt aan nieuw beleid onder de naam *Amsterdam Maakt Ruimte*, maar het is momenteel nog niet bekend of de maatregelen uit de *Agenda Autoluw* worden aangescherpt.

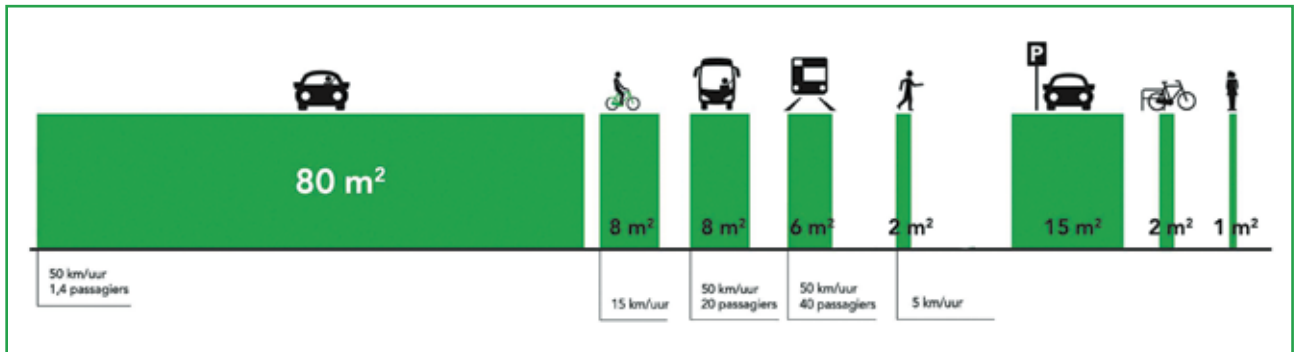
### Autoluw

Eind 2019 presenteerde Amsterdam de *Agenda Autoluw*. Het idee was simpel: "We willen ruimte maken voor voetgangers, fietsers en spelende kinderen en stellen ons ten doel de kwaliteit van de openbare ruimte te verhogen en groener te maken. De nadruk ligt daarbij op auto's vanwege hun grote ruimtelijke impact." In eerdere edities van OEK hebben we de maatregelen uit de *Agenda Autoluw* tegen het licht gehouden. Een deel bestaat uit symboolpolitiek, luchtfietsersrij en vergezichten, maar dat is vrij gebruikelijk bij ambitieuze plannen. Belangrijk is dat er ook maatregelen in staan die echt verschil kunnen maken. Een voorbeeld is het tegengaan van onnodig autoverkeer door zogenaamde 'knips'. Dit kan een effectief middel zijn. Er zijn knips gerealiseerd bij de Van Woustraat, de Sloterweg en Centraal Station, maar sinds de ophef over de Weesperstraatpilot is deze aanpak op de lange baan geschoven. Een ander instrument is het parkeerbeleid. De huidige goedkope parkeervergunningen vormen een subsidie op autobezit, die kan oplopen tot duizenden euro's per

jaar. Amsterdam probeert dit te veranderen, op een manier die overigens de huidige parkeervergunninghouders grotendeels buiten schot laat. In een deel van de stad is het maximale aantal vergunningen verlaagd; bewoners van nieuwbouw krijgen geen parkeervergunning meer en er wordt kritisch gekeken naar de normen voor het aantal parkeerplaatsen bij nieuwbouw. Ondertussen zijn er 7000 parkeerplaatsen opgeheven.



In principe zijn dit maatregelen die zouden kunnen werken. De aanscherping van het parkeerbeleid gaat echter in kleine stapjes, waardoor er geen grote effecten van zijn te verwachten. De afsluitende Monitor Autoluw



bevestigd dat. Ondanks dat mensen vaker thuiswerken is het autoverkeer in de stad niet afgenomen. Het aantal auto's per Amsterdammer is gelijk gebleven; met een groeiende bevolking betekent dat dus meer auto's. De conclusie is duidelijk: als je echt ruimte wil maken, dan zijn stevigere maatregelen nodig.

### Amsterdam maakt Ruimte

Inmiddels werkt de gemeente aan een opvolger van de Agenda Autoluw, onder de naam *Amsterdam Maakt Ruimte*. Het gaat om een visie die nog moet worden uitgewerkt in concrete doelen en maatregelen. Het is de bedoeling dat er in de toekomst minder nadruk wordt gelegd op een snelle doorstroming van het verkeer. Dat kan gevolgen hebben voor automobilisten, maar ook voor fietsers die vaker zullen moeten inhouden of omrijden. Of dit gevolgen gaat hebben voor het Hoofdnet Fiets is op dit moment nog niet bekend.

De gemeente wil dat automobilisten die naar Amsterdam reizen in de toekomst in steden als Muiden en Almere overstappen op het openbaar vervoer. Binnen Amsterdam moet doorgaand verkeer in 2050 zijn uitgebannen door de invoering van het zogenaamde lussenmodel, wat inhoudt dat rechtstreeks autoverkeer tussen stadsdelen niet meer mogelijk zal zijn. Verder wil de gemeente 'nieuwe perspectieven' verzamelen op

het gebruik van de openbare ruimte, bijvoorbeeld van vrouwen en kinderen.

De gemeente heeft een onderzoek laten doen waaruit blijkt dat er veel draagvlak is voor een andere inrichting van de openbare ruimte. Amsterdammers vinden het vooral belangrijk dat kinderen veilig buiten kunnen spelen. Daarnaast moet de stad goed bereikbaar zijn per openbaar vervoer, met de fiets en met een rolstoel, rollator of kinderwagen. Ook moet er ruimte zijn om je fiets te parkeren. Amsterdammers willen tegelijk juist minder aandacht voor de bereikbaarheid per auto en per taxi, en voor autoparkeren.

### Conclusie

De *Agenda Autoluw* vormde een belangrijke omslag in het beleid van de gemeente en dit heeft concrete verbeteringen opgeleverd. Tegelijk laten de resultaten zien dat de maatregelen tot nog toe niet ver genoeg gingen om daadwerkelijk het autogebruik en -bezit terug te dringen. De gemeente erkent dat er keuzes moeten worden gemaakt, maar heeft hierover nog geen knopen doorgehakt: concrete plannen voor het parkeerbeleid en de verkeersnetten worden in de loop van 2025 naar de raad gestuurd. Het is nog niet bekend wanneer de plannen voor 'knips' worden uitgewerkt. (DK)

### SIGMUND PETER DE WIT



copyright Volkskrant 2012

# Nieuwe Oranje Loper wo

Amsterdam werkt aan de Oranje Loper. Het oorspronkelijke plan was om het hele traject van van Raadhuisstraat tot Mercatorplein grondig – ‘van gevel tot gevel’ – aan te pakken. Met een volledig vrije OV-baan, nieuwe bruggen, meer ruimte voor voetgangers en fietsstraten en fietsstroken i.p.v. de drukke smalle fietspaden. Maar toen de financiële krapte toesloeg en bleek dat alleen de Jordaan-brug over de Lijnbaansgracht compleet vernieuwd moest worden, is het plan versoberd. Weliswaar komt in de Raadhuisstraat en Rozengracht in beide richtingen een fietsstraat, maar in de De Clercqstraat komt alleen een fietsstraat stad-in, een halve knip voor auto's bij de Da Costakade, en de



Stad-uit bij 'de Krommert', e



Vanaf de brug over de Admiralengracht rijden fietsers stad-in eerst over een stuk bestaand fietspad\*, bij de  
Voorbij de tramhalte gaan ze weer over bestaand fietspad tot de Be



Bij de Bilderdijkstraat hadden fiet  
Zouden ze straks op de fiets ook mak

# wordt langzaam zichtbaar

gevaarlijke kruising bij 'de Krommert' (Admiraal de Ruijterweg–Jan Evertsenstraat) wordt heringericht. Ondanks die versobering hebben de werkzaamheden forse effecten op de straat en op de mensen.

Inmiddels wordt langzaam het resultaat zichtbaar. Hier beelden van hoe het voor fietsers gaat worden en hoe het was. Beter dan eerst? Een lappendeken: van fietsstraat naar fietspad en weer terug? Wordt die fietsstraat wel breed genoeg? (ML (tekst en foto's))

een fietsstrook ipv fietspad



de versmalling over een nieuw stukje fietspad\* en voorbij de Witte de Withstraat over een nieuwe fietsstraat.  
op het stukje Wolffstraat waar het weer een fietsstraat wordt. (\* niet in beeld)

fietsers stad-in een groot opstelvak.  
mogelijk naar voren door kunnen rijden?





## Oostbrug volgens ons

We hebben onze wensen voor de Oostbrug aan de gemeente Amsterdam kenbaar gemaakt. Hieronder vatten we ze samen.

Onze voorkeur gaat uit naar een brug met een gemiddeld hellingspercentage van 2% en dat over langere stukken (ca. 250 meter) niet steiler is dan 2,7%. Hierdoor zal deze brug iets steiler zijn dan bijvoorbeeld de Schellingwouderbrug en de Amsterdamse brug, maar minder steil dan de Nesciobrug. Voor de eventuele vlakke gedeeltes hebben wij een lengte gevraagd die fietsers voldoende gelegenheid biedt om de volgende helling aan te kunnen. Als deze voorwaarden bochten noodzakelijk maken, dan dienen die onderdeel te zijn van de aanloop naar de feitelijke brug, maar dienen (doordraaiende) wokkels en te korte boogstralen vermeden te worden. Wat betreft de indeling van het brugdek, zal het wegprofiel niet in het brugdek moeten zijn 'ingebakken', maar naar bevind van zaken aanpasbaar zijn. Verder dient het wegprofiel vergevingsgezind te zijn, d.w.z. dat richels, randen en obstakels worden vermeden, en dat waar dat niet kan voldoende schuwafstand in acht wordt genomen.

Omwille van de toekomstbestendigheid van het plan adviseren we om goed te onderzoeken wat de juiste breedte zou moeten zijn in de verdere toekomst en niet zonder meer uit te gaan van de huidige ontwerpeisen. Denk hierbij aan grotere aantallen fietsers dan nu wordt voorzien, evenals een toename van de aanwezigheid van kleine elektrische voertuigen (LEV's; Light Electric Vehicles) die meer ruimte nodig hebben dan tweewielers.

Fietsersbond Amsterdam is verder tegenstander van snelheidsremmende maatregelen zoals drempels en richels. Die hebben nauwelijks effect op grotere en zwaardere, veelal elektrisch ondersteunde fietsen, terwijl ze voor normale fietsers vaak schadelijk en/of gevaarlijk zijn.

Tenslotte zijn de openingstijden van de brug en de duur van het open zijn een belangrijk aandachtspunt. Het openingsregime zou volgens ons de wachttijd per opening zo kort mogelijk moeten laten zijn. Bovendien zou – net zoals bij andere bruggen – een verbod moeten gelden op brugopening tijdens de spits. (BB)

## MIJN MENING

### Maak het Museumplein tot verblijfsgebied

Alweer lang geleden verdween de korte snelweg dwars over het Museumplein. Maar de drukke verkeersweg langs het Concertgebouw bleef. Hoogste tijd om ook dat stukje Van Baerlestraat tussen Stedelijk Museum en het Concertgebouw autoluw te maken. Dat kan door daar enkel auto's met een bestemming toe te laten. Zonder doorgaand autoverkeer ontstaat er bijna vanzelf meer ruimte voor voetganger, fiets, tram, bus en groen. Om te beginnen rijden er vanaf de kruising met de De Lairestraat richting Vondelpark alleen nog

auto's die in de parkeergarage onder het Museumplein moeten zijn. In de andere richting wordt het weggedeelte pal voor het Concertgebouw autovrij wanneer auto's die kant op bij de Jan Willem Brouwerstraat verplicht zijn rechtsaf te slaan (en daar vastlopen als ze daar niet hoeven te zijn). Door deze twee maatregelen neemt de hoeveelheid autoverkeer op de Van Baerlestraat daar zodanig af, dat er een heuse fietsstraat mogelijk wordt. Bovendien wordt de Van Baerlestraat daar makkelijker oversteekbaar, en op de kruising met



de De Lairessestraat worden fietsers en voetgangers niet langer geplaagd door stromen rechtsafslaand autoverkeer.

Daarbij kan het huidige, eigenlijk te smalle fietspad op dit stuk Van Baerlestraat opgeheven worden, waardoor meer ruimte ontstaat voor voetgangers en groen. Als bovendien de bus hier, net als op de smalle Hobbestraat, de trambaan gebruikt, ontstaat nog meer verblijfsruimte.

Omdat bovendien de Van Baerlestraat onderdeel is van

de zgn. Tweede Fietsring die de gemeente zegt te willen verbeteren, veroorzaken de beide knips (Jan Willem Brouwerstraat en parkeergarage) een verderstrekkende autoluwheid op de aansluitende delen van de 2e fietsring: ook daar zal het autoverkeer sterk verminderen. Inzetten op een autoluw Museumplein met de beschreven aanpassing is een uitdaging voor de partijprogramma's voor de naderende gemeenteraadsverkiezing. Meer ruimte voor voetganger en fiets toch? (RH)

## Mijn Amsterdamse Ontnuchtering

**Ik kom uit de Verenigde Staten en fiets mijn hele leven al naar school en werk. Vertel ik dat aan Nederlanders, dan krijg ik meestal twee soorten reactie. Zo zijn er die daar niet van opkijken, omdat ze ervan uitgaan dat het overal zo'n beetje hetzelfde is als in Nederland. Maar anderen, die de Verenigde Staten kennen, zijn verbaasd dat ik nog leef. Hoe dan ook heb ik iets uit te leggen en dat zal ik hieronder doen.**

### Noord Amerika

De Amerikaanse werkelijkheid is complex. Seattle, Portland, Minnesota en San Francisco zijn fiets-oases in een woestijn waar alles om de auto draait. In Canada lopen Vancouver en Montreal voorop in het inrichten van

wegen voor ander vervoer dan de eigen auto. Elke stad heeft zijn eigen fietsstrategie en kijkt gretig naar Nederland voor inspiratie.

Laat ik me hier verder beperken tot plaatsen waar ik de meeste ervaring mee heb: Seattle, Portland en Vancou-



*Tilikum Crossing*



Sharrow

ver. De laatste twee maken veelvuldig gebruik van ook in Nederland toegepaste technieken om autorijden te beperken: eenrichtingsstraten, filters (knips) en het beperken van de wegbreedte, elk leidt tot minder rijdende auto's. Daarnaast kent Portland speciale infrastructuur: in 2011 bouwden ze de Tilikum Crossing, de eerste autovrije brug in de VS. En het beroemde fietspad van Vancouver rond Stanley Park strekt zich uit over het hele binnenstedelijke eiland, waardoor er een soort fietssnelweg is ontstaan. In Seattle daarentegen neigt men naar een minder radicale aanpak: meestal een betonnen rand tussen auto's en fietsers. Al is het hoofdfietsnetwerk grotendeels autovrij en verbindt de Burke-Gilman Trail – een 45 km lange fietssnelweg – alle



buurten in Noord-Seattle waardoor fietsers het hart van de stad kunnen bereiken. Ook kreeg Seattle dit jaar zijn eerste rotonde in Nederlandse stijl (met fietsers op de rotonde in de voorrang). Gebieden zonder fietsvriendelijke maatregelen laten fietsers als het even kan links liggen. Wegen waar fietsers en auto's de weg moeten delen noemt men minachtend 'sharrows' vanwege het wens-ikoon ('share'+ 'arrow'; foto) op het wegdek en fietsstroken zonder fysieke bescherming heten 'geschilderde fietsgoten' (foto). Lang niet overal is het zo fietsvriendelijk. Terwijl in Seattle het aandeel verplaatsingen per fiets zo'n 3% is, ligt dat in mijn geboorteplaats Louisiana op ongeveer 0,5%. (NB. In het centrum van Amsterdam was dat in 2023 40%.) Is fietsen in Seattle normaal – zij het een beetje excentriek –, in Louisiana is het normaal om fietsers uit te schelden. Automobilisten gooien afval of brandende sigaretten naar je. Wat dat betreft komt Louisiana meer overeen met de typische ervaring in de Verenigde Staten. Daar komt fietsen naar je werk al gauw neer op vele kilometers fietsen op slecht verlichte landwegen tussen auto's die 90 km per uur rijden. En fiets je zo'n 60 km buiten Seattle, dan kun je hetzelfde verwachten. Ook binnen de grenzen van zo'n 'fietsparadijs' kan gunstig nieuws voor fietsers leiden tot een lawine van moordlustige reacties op

Facebook.

De afgelopen jaren kent het fiets-activisme in Noord Amerika een nieuwe opleving, voornamelijk opgepookt en gevoed via sociale media. Leerzame YouTube-kanalen zoals Not Just Bikes, City Nerd en Oh the Urbanity! spelen daar een grote rol in. Met name Not Just Bikes, het YouTube-kanaal van de Canadees-geworden-Amsterdammer Jason Slaughter, heeft daarbij een grote impact gehad en telt nu zo'n 1,3 miljoen abonnees. Wie deze kanalen niet kent, raad ik aan om eens te kijken, ook naar de reacties van enthousiaste Amerikanen die smachten naar Nederlandse fietsvoorzieningen. Al vind je daaronder ook Nederlanders die zich nooit realiseerden dat hun normaal niet overal de norm is.

### Nederland

Een jaar geleden kwam ik naar Amsterdam, al m'n hele leven een dagelijkse fietser in een land dat dat niet altijd makkelijk maakte. Een vriend van mij liep een blijvende hersenbeschadiging op toen hij daar op het fietspad van achteren werd aangereden door een auto. Anderen zijn omgekomen doordat ze langs de weg lopend werden overreden. Ik was er klaar voor om lucht in te ademen die niet naar auto ruikt. Om te leren van het land waar alles was uitgevonden dat ze in mijn favoriete steden tot voorbeeld namen. Ik was klaar voor de relaxte Amsterdamse fietslifestyle die op YouTube werd beloofd.

De lezers van de OEK zullen niet verrast zijn als ik zeg dat de werkelijkheid ingewikkelder is. Laten we wel zijn, het is een opluchting om in een echte fietscultuur te leven. Als ik uitga, ben ik niet de idioot op een fiets. Er is altijd en overal wel plek om je fiets te parkeren. Ook hoeft ik geen route te plannen, voordat ik ergens heen ga. Dat mag zo zijn, toch laten recente gegevens zien dat fietsen



in Amsterdam gevaarlijker wordt en mensen voelen dat. Ik in ieder geval wel.

Fatbikes hebben veel aandacht gekregen. Het is waar dat allerlei soorten elektrische fietsen de fietspaden in Amsterdam overspoelen. Aan fatbikes en bakfietsen heb ik me al heel wat keren geërgerd. Velen kunnen er niet op wachten totdat de overheid de impact van de fatbike met nieuwe regels beperkt. Toch ben ik er niet zo zeker van dat het zou helpen. Elektrische brommobiel werden in 2019 al van het fietspad verbannen, maar bij omleidingen zitten ze me nu nog steeds in de weg. Scooters met een geel kenteken zijn al sinds 1999 niet meer toegestaan op onze fietspaden, maar toch wist één er dit jaar nog op een fietspad een vriend van mij aan te rijden. Regels hebben geen zin als ze niet worden gehandhaafd.

Het verkeer in Amsterdam is in de praktijk erg afhankelijk van normaal doen ('doe normaal'). Door het fietsen in de Verenigde Staten heb ik me aangewend nooit te vertrouwen op de goede bedoelingen van mensen. Beton is sterker dan voornemens en goede wensen. De snelheid waarmee we in deze stad wegen met vrijliggende fietspaden omvormen tot fietsstraten, baart me zorgen. Taxi's verdringen zich in de Spuistraat tot het punt waarop de weg onbruikbaar wordt. Hoewel fietsen in de Sarphatistraat goed te doen is wanneer er veel fietsers rijden, sta ik er 's nachts doodsangsten uit wanneer automobilisten me toeterend en schreeuwend voorbij willen. Zelfs bij een maximum van 30 km/u is het mengen van autoverkeer met fietsverkeer minder veilig dan wanneer de twee fysiek gescheiden zijn. 's Nachts, als er geen politie is en er geen ander verkeer is dat als een rem werkt, ligt de snelheid van auto's veel hoger. Alleen dit jaar al raakte ik op mijn vaste woon-werkroute twee fietspaden kwijt, in ruil voor een

fietsstraat: de De Clercqstraat en de Geldersekaade. In Nederland hebben deze fietsstraten geen juridische status die fietsers beschermt, dus laten we het noemen wat het is: fietsen op de rijbaan.

De manier waarop de gemeente dit jaar bij wegwerkzaamheden omleidingen regelt (of juist niet), was ook verrassend. Wat me vooral verbaasde, is hoe het autoverkeer daarbij lijkt te worden bevoordeeld. Bij de kruising Rozengracht-Marnixstraat zie ik regelmatig verkeersregelaars naar fietsers schreeuwen die proberen de veel kortere route te nemen die voor auto's is opengehouden. Diezelfde verkeersregelaars heb ik nog nooit zien optreden tegen scooters en brommobielen die (illegaal!) fietsers verdringen op de zeer smalle geïmproviseerde 'nood-fietspaden'.

Laat ik niet al te dramatisch doen. Fietsen in Amsterdam is nog steeds makkelijker dan fietsen in een groot deel van de Verenigde Staten. Nederlandse steden zijn nog steeds gezondere, vriendelijker en handiger plekken om te wonen. Mijn thuisland kan veel leren van mijn nieuwe land. Normaal gesproken kun je hier onbeperkt fietsen. Overal zijn fietsvoorzieningen, dagelijkse bestemmingen zijn gemakkelijk per fiets te bereiken en er zijn vaak echt fietsvriendelijke routes. Toch kan ik er niet omheen: ik voel me veel vaker onveilig als ik in Amsterdam fiets, dan toen ik in Seattle fietste.

### **Tot slot**

Al met al kom ik tot de slotsom dat de Nederlanders toch niet zo heel anders zijn. Er is geen magische formule voor de cultuur waar we de steden aan te danken hebben waar we nu van genieten. Op Facebook klagen boze reageerders nog steeds dat fietsers de wet aan hun laars lapen. Fietsers klagen nog steeds dat er in het stadscentrum nauwelijks te fietsen valt of te parkeren. Verkeers-

kundigen in de stad verkiezen nog steeds vaak de doorstroming van het verkeer boven de veiligheid. Dat baart mij zorgen. Het betekent dat dezelfde mentaliteit die de Noord-Amerikaanse wegen tot een fietshel heeft gemaakt, ons ook hier de das om kan doen. Veel Amerikaanse steden waren vroeger geweldige, goed beloopbare plekken. Halverwege de 20e eeuw werden ze door de zwaartekracht van het autocentrische denken misvormd tot wat ze nu zijn.

In Noord-Amerika is er een groeiende groep activisten die aandringt op verandering. Projecten als Critical Mass dienen in alle grote steden als een massaprotestbeweging. In november gingen in Toronto meer dan 1000 fietsers de straat op om te protesteren tegen wetsvoorstel 212, waardoor hun fietspaden dreigen te verdwijnen. Het doet me denken aan een tijd in Amsterdam waarin huizen werden gesloopt voor snelwegen totdat duizenden dappere Amsterdammers in opstand kwamen.

De Fietsersbond is voortgekomen uit radicale actie tegen de banale tirannie van ontwerpen voor de auto. Lezers van de OEK kennen deze geschiedenis van activisme ongetwijfeld. Ik vraag me af hoeveel mensen buiten deze kleine kring dit weten. Hoeveel Nederlandse mannen en vrouwen, geboren en getogen na dat tijdperk, gaan ervan uit dat alles altijd zo is geweest en min of meer zo zal blijven? En als dat zo is, hoeveel mensen beseffen dan de noodzaak tot verzet?

De zaken in Amsterdam zijn in de loop der jaren veel beter geworden voor fietsers, maar het is altijd belangrijk om in gedachten te houden: dingen die beter kunnen, kunnen ook slechter worden. (JP)

# Wat speelt er in Weesp?

Sinds maart 2022 is Weesp onderdeel van de gemeente Amsterdam, geen stadsdeel maar een stadsgebied. Tijdens het voorbereiden van deze OEK nam de gemeente Amsterdam

een besluit over de herinrichting van de Korte Muiderweg, een onderwerp dat de gemoe-deren in Weesp flink bezighoudt. Een goede aanleiding om contact te zoeken met actieve Fietzersbondleden die hier wonen. Jopie Buijs verwelkomt me op haar boot in de Vecht. Ook mede-Fietzersbondlid Wim Kuiper schuift aan.



## Is het besluit over de herinrichting van de Korte Muiderweg al bekend?

Wim: "Ja, net twee dagen geleden. Besloten is dat er aan de westkant van de Korte Muiderweg, de doorgaande weg tussen Weesp en Muiden, een tweerichtingsfietspad komt in plaats van de éénrichtingsfietspaden die nu aan beide kanten van de weg liggen. Omdat het nieuwe pad een bepaalde breedte moet krijgen, betekent het besluit dat er een aantal bomen zal worden gekapt."



## Zijn jullie blij met het besluit?

Wim: "Aanvankelijk vond ik het een goed plan, maar de actiegroep die zich verzet tegen de bomenkap heeft me ervan overtuigd dat er een veilige oplossing met éénrichtingsfietspaden mogelijk is, die de veiligheid garandeert én de bomen spaart." Jopie vervolgt: "De situatie is als volgt: aan de westkant van de weg wordt een nieuwe wijk gebouwd: Weespersluis. Als die wijk klaar is, is Weesp anderhalf keer zo groot als nu, van 20.000 naar 30.000 inwoners. Veel mensen uit die wijk zullen vanaf de Korte Muiderweg afslaan naar de wijk, of andersom. Met éénrichtingsfietspaden aan beide kanten kan dat veilig op de geplande rotondes, maar niet op de tussengelegen aansluitingen voor fietsers. Fietsers richting Muiden moeten dan óf oversteken óf tegen de richting in gaan spookfietsen. Om dat te voorkomen is gekozen voor een tweerichtingsfietspad aan de westkant van de weg. Dat pad moet een bepaalde breedte hebben en om die ruimte te krijgen, moeten bomen sneuvelen."

## Jammer van de bomen, maar wel veilig lijkt me?

Jopie vervolgt: "De actiegroep heeft aangetoond dat met fietspaden aan beide kanten de bomen kunnen worden gespaard én per saldo net zo veel veiligheid wordt bereikt. Als je een 30-kilometerzone instelt, kunnen fietsers ook buiten de rotondes oversteken. En een tweerichtingsfietspad aan één kant heeft ook andere nadelen dan alleen de bomenkap. Doorgaande fietsers van Weesp naar Muiden moeten straks links fietsen en krijgen op rotondes te maken met afslaande auto's naar en uit Weespersluis. En ook aan de andere kant van de weg zijn bestemmingen waar fietsers naartoe willen, zoals een kinderopvang. Daar komt bij dat als de wijk klaar is, er ook aan de andere kant daarvan een fietspad komt, onafhankelijk van een weg. Veel fietsers krijgen daarmee een aantrekkelijker alternatief voor de Korte Muiderweg."

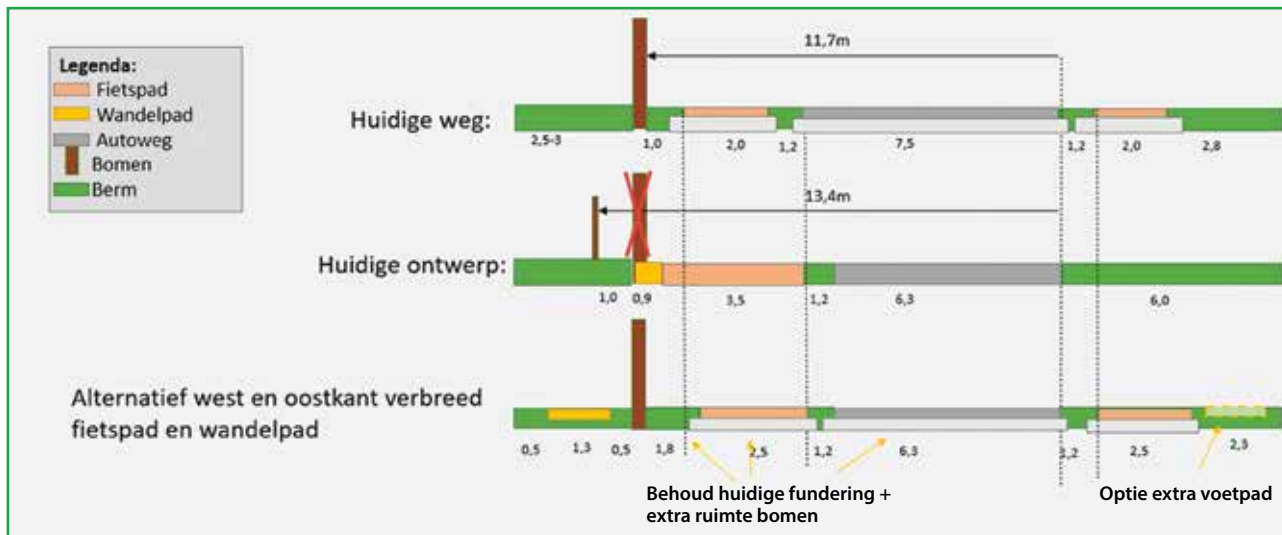
Wim: "Er was nog nooit zoveel eensgezindheid onder de bevolking van Weesp. Alle partijen die zijn vertegenwoordigd in de Bestuurscommissie van Stadsgebied Weesp kozen voor het alternatief dat is bedacht door de actiegroep (de onderste variant in het schema rechtsboven). Deze houdt in een snelheid van 30 kilometer per uur op de rijbaan, zodat deze smaller kan worden, fietspaden van 2,5 meter breed aan beide kanten (nu nog 2,0 meter) en behoud van alle bestaande bomen."

Maar nu is dus toch gekozen voor het oude plan dat jaren geleden, zonder de burgers van Weesp erbij te betrekken, is ontwikkeld door de Gemeenschappelijke Exploitatie Maatschappij Bloemendaler Polder. Die club heeft veel te veel macht. Het alternatief waar bijna heel Weesp voor kiest, is afgewezen met als argument dat het duurder zou worden en langer zou gaan duren."

## Heeft de Fietzersbond zich gemengd in de discussie?

Wim: "Vanuit Weesp helaas maar beperkt. We zouden meer actief kader kunnen gebruiken en hopelijk gaat dat met de uitbreiding van Weesp ook lukken. Jopie en ik bezorgen de OEK, maar komen helaas veel te weinig aan andere zaken toe. Je moet er maar net zin in hebben om rapporten van 45 bladzijden of meer te lezen."

Jopie: "Vanuit de afdeling Amsterdam is wel geprobeerd



om invloed uit te oefenen. Helaas naar mijn mening niet op de goede manier. Ik kreeg een mail namens de 'kopgroep', waarin mij werd gevraagd om de actiegroep tot de orde te roepen, omdat hun plan onveilig zou zijn. Dat vind ik echt ongehoord, alsof zij in Amsterdam het beste weten wat goed is voor ons Weesperenaren. Ik erger me er ook aan dat ze geneigd zijn te stipt aan de regeltjes vast te houden. Er was hier iemand van de kopgroep die een meetlint uit zijn zak haalde om de breedte van een fietspad te meten. En dan moet het dus breder. Maar vaak is er gewoon niet genoeg ruimte en zijn er ook andere belangen, zoals het behouden van bomen en groen."

### Zijn jullie al met al blij dat jullie nu bij Amsterdam horen?

Wim: "Ja en neen. Toen Weesp nog een zelfstandige gemeente was, werd er nauwelijks nagedacht over fietsbeleid. Er zijn fietssuggestiestroken langs de doorgaande wegen, dat is het wel ongeveer. Nu wordt er meer en

beter nagedacht over wat fietsers nodig hebben, maar de nadruk op regeltjes is soms irritant, dat ben ik met Jopie eens.

### Spelen er andere fietszaken in Weesp waaraan volgens jullie aandacht moet worden besteed?

Wim: "De doorgaande fietsroute van Almere naar Amsterdam Zuidoost gaat door het centrum van Weesp en zou daar kunnen worden verbeterd. Met minder stoplichten of een zodanige afstelling van stoplichten, dat fietsers sneller kunnen doorrijden."

Na ons gesprek fiets ik met Jopie en Wim naar de Korte Muiderweg. Ze poseren voor enkele van de bomen die, zoals het nu lijkt, eraan zullen moeten geloven. Leden van de actiegroep hebben de te kappen bomen voorzien van een zwart rouwlint. Ze zijn redelijk dik. Jopie: "Als hier nieuwe bomen worden geplant, dan duurt het 30, 40 jaar voordat ze net zo dik zijn." (AS)

### Advisering door de Fietsersbond

De afdeling Amsterdam adviseert de gemeente al een aantal jaren over verkeersplannen. Aanvankelijk via de Centrale Verkeerscommissie en sinds kort via het Expertise-team en het Toetsteam, de denktanks van de gemeente voor ruimtelijke plannen. Dat gebeurt door een aantal leden dat zich daar actief mee bezig houdt, de zgn. kopgroep (vroeger: knelpuntengroep). Zo is er ook – sinds Weesp onderdeel van de gemeente Amsterdam geworden is – geadviseerd over diverse ruimtelijke plannen voor Weesp, en dus ook over de herinrichting van de Korte Muiderweg. Omdat er in Weesp eigenlijk geen Fietsersbondleden zijn die zich actief willen of kunnen verdiepen in plannen voor Weesp, komen eventuele adviezen daarover dus onvermijdelijk uit de koker van de kopgroep. Tot nu

toe hebben de leden uit Weesp zich daar niet mee bemoeid. Behalve in dit geval en dat uitte zich doordat ze uitdrukkelijk afstand namen van het gemeentelijke voorstel waar de kopgroep al eerder mee akkoord gegaan was. De kopgroep is nog steeds van oordeel dat het voorgestelde (en inmiddels door de gemeenteraad aanvaarde) ontwerp het veiligst is voor fietsers. En dat de kap van enkele (oude) bomen daarvoor helaas onvermijdelijk is. De kopgroep betreurt het dat Wim en Jopie het niet eens zijn met dat standpunt. Maar we hopen natuurlijk dat in het vervolg dit soort tegengestelde inzichten in de eigen gelederen kunnen worden voorkomen (al is dat niet altijd mogelijk). Daarvoor is wel nodig dat leden uit Weesp zich actiever bezig houden met (fiets)plannen voor Weesp. (JK)

Wil je je helpen om een krachtiger Fietsersbond-geluid uit Weesp te laten klinken, stuur dan een mailtje naar Jopie Buijs: [jopie.buijs@chello.nl](mailto:jopie.buijs@chello.nl)

# Hedendaags Mens erger je niet over fietsleed

Weliswaar ligt dé spelletjesmaand achter ons, maar de komende tijd is er vast nog genoeg gelegenheid voor een bordspel waarop fietsers hun frustraties gezellig kunnen uitleven.

## Ontsnap aan Amsterdam!

Al heel lang heb ik het idee voor een bordspel dat "Ontsnap aan Amsterdam!" moet heten. Of "Escape From Amsterdam", want de helft van de bevolking spreekt toch geen beschaafd Nederlands. Het speelbord bestaat uit een vereenvoudigde stadsplattegrond, waarbij elk kruispunt een speelvak is. De rand van het bord bestaat uit de stations Sloterdijk (voor vertrek naar Haarlem), Zuid (voor vertrek richting Schiphol), Duivendrecht (richting Utrecht) en Diemen (richting Weesp). De Waterlandse Tram rijdt voor de gelegenheid weer vanaf station Noord naar Purmerend. Diverse speelvakken gelden als beginvak, voor elke speler een ander.

## Doel van het spel

Het doel is om je pion (gestileerd als fiets) van je beginvak naar een station aan de andere kant van het bord te krijgen en daar de trein te nemen. Concreet: een speler met een beginvak in Osdorp moet station Duivendrecht bereiken, een speler die start in Buitenveldert moet naar Noord en wie begint in de Bijlmermeer moet de trein nemen in Sloterdijk. Een blauwe dobbelsteen geeft aan hoeveel vakjes je verder mag.

## Spelverloop

Om het lastiger te maken: je mag niet staan op een vakje waar een andere speler staat, wat leidt tot lastige situaties omdat alle spelers vroeg of laat door het centrum moeten. Al kun je natuurlijk omfietsen. Verder zorgt het Gemeentebestuur ervoor dat de nodige straten op volkomen willekeurige momenten worden opgebroken (zie foto). Hiervoor hebben we een tweede, rode dobbelsteen, die je tegelijk met de blauwe dobbelsteen rolt. De

blauwe geeft aan hoeveel hokjes je verder mag, maar als je met de rode dobbelsteen zes gooit, is de weg opgebroken.

## Kanskaarten

Verder zijn er kanskaarten. Er staat een file op het Damrak. Er worden glasvezelkabels gelegd. Dronken Britse toeristen blokkeren De Wallen. Blowende Italiaanse toeristen blokkeren de Martelaarsgracht. Wegens het Jordaanfestival is de Elandsgracht afgezet. Wegens het Prinsengrachtconcert is de Prinsengracht afgezet. Er zijn gelijktijdig werkzaamheden aan de Parnassusweg én de Beethovenstraat, zodat je niet onder de A10 door kunt. Twee fatbikes zijn op elkaar geknald en blokkeren de Verbindingsdam naar het KNSM-eiland.

De Canal Parade blokkeert alle bruggen over de Keizersgracht. Extinction Rebellion protesteert op het Skûtsjespad. Wegens de koninklijke nieuwjaarsreceptie in het Paleis op de Dam is de Paleisstraat afgezet. Het Concertgebouw loopt leeg. Er is een knip in de Weesperstraat. Een cruiseschip blokkeert de veerpont over het IJ. Het Leidseplein bruijt tijdens het Amsterdam Dance Event. Er zijn werkzaamheden op de IJburglaan. Door studentenprotest is de Roetersstraat gebarricadeerd. Het Rijksmuseum ("Rijks Museum") blokkeert de museumtunnel met een modeshow. Het Rijksmuseum blokkeert de Museumbrug met een ludieke performance.

De Stadhouderskade is verzakt. Er is een bachelor-party op het Rembrandtplein. Op TikTok is het Bilderdijkpark uitgeroepen tot mooiste park van Europa en nu staat de Bilderdijkstraat vol toeristen. Amsterdam bestaat 750 jaar en er is feest op de Ringweg. De Sloterbrug wordt vernieuwd. Het is Open Toren-dag en de hele Zuidas is onbereikbaar. Je kunt niet door het Mandelapark wegens het Kwakoefestival. Je kunt niet met de veerpont wegens het Over-het-IJ-festival. De winkeliersvereniging heeft onvergund verkeersdrempels gelegd en de Herenstraat is geblokkeerd. De Herenstraat is geblokkeerd omdat de onvergunde verkeersdrempels worden verwijderd.

Ajax wordt gehuldigd op het Museumplein. Bouwvakkers hebben op het Singel een stuk van de middeleeuwse stadsmuur gevonden en zijn die haastig aan het slopen vóór de archeologische dienst erbij kan. Door een



buurtprotest tegen de aanleg van een eroscentrum is de Europaboulevard geblokkeerd. Er zijn werkzaamheden voor de Oranje Loper. De marathon wordt gelopen en alles rond het Olympisch Stadion is afgezet. Sinterklaas viert zijn intocht en de hele PH-kade is onbereikbaar. De voorstelling in De Meervaart was zo boeiend dat het publiek op straat staat na te praten. Een bakfietsmoeder blokkeert de Gerrit van de Veenstraat.

### Eind van het spel

Net zoals bij Ganzenbord – waar je precies moet landen op het laatste vakje en anders terug moet tellen – ben je er nog niet als je het station bereikt. Je moet nog afreizen naar het corresponderende station: je wil immers Amsterdam uit! Daarvoor moet je met de blauwe dobbelsteen één of twee werpen, mag de rode dobbelsteen geen zes zijn, en mag de kanskaart niet zijn dat de liften op het

station het niet doen, dat de trein is uitgevallen, dat er werkzaamheden zijn op het spoor, dat er problemen zijn met de materiaalinzet of dat er in de trein geen ruimte is.

Degene die als eerste aankomt in Haarlem, Schiphol, Utrecht, Weesp of Purmerend heeft gewonnen en krijgt een boete omdat hij tijdens de avondspits in de trein zijn fiets meenam.

Jumbo Spellen mag contact met me opnemen.

Nota bene

Dit voorstel voor een eigentijds fiets-ganzenbordspel hebben we met toestemming overgenomen uit de Mainzer Beobachter, het blog van Jona Lendering dat verder voornamelijk gaat over historische wetenswaardigheden. Dat blog is te vinden via de link <https://bit.ly/3C3XJJC>

## Verschil van inzicht

Reagerend op onze nieuwsbrief van december j.l. schreef een Fietsersbondlid van de afdeling Zaanstreek-Waterland ons dat hij iets gemist had in die nieuwsbrief, namelijk “opmerkingen over het geldverslindende project Dam-tot-Dam recreatieve fietsroute. Niemand die daar om gevraagd heeft, inmiddels nagenoeg in kosten ver-

dubbeld en in Zaanstad uitkomend op een industrieterrein met een levensgevaarlijke weg, de Sluispolderweg, die ondanks de voorgenomen renovatie, niet geschikt is/wordt/blijft voor meer (recreatief) fietsverkeer.” Wat bleek, wij hadden een nieuwsbericht van de gemeente gemist: “Goed nieuws voor fietsers en wandelaars:

in 2025 begint de aanleg van een nieuwe route die Amsterdam en Zaandam met elkaar verbindt.” En: “Eind 2026 is alles klaar.” Hadden wij dat bericht niet gemist, dan zouden we het niet zo somber gezien hebben als FB Zaanstreek. Voor ons voegen de nieuwe brug en de route langs de NoordIJplas wel degelijk iets toe. Dat de Sluispolderweg zo gevaarlijk was, wisten we niet. Wij denken dat het verkeer daar met de geplande bredere fietsstroken en drempels getemd zal worden. Door de geplande transformatie van dat gebied tot woonwerkgebied, op termijn, en een aanvullende ontsluiting zal de weg ook veiliger en beter worden.

Hoe het zij, waar wij door een roze bril naar dat plan keken, zagen de leden in de Zaanstreek geldverspilling. Beide oordelen maken nu niet veel meer uit. Het plan is goedgekeurd door gemeentes en Vervoerregio. Die laatste zal een flink deel van de kosten betalen, omdat het een nieuwe schakel is in een hoofd fietsroute. (JK)



# Praten over snelheid in de Zwijger

Snelheid, daarover ging het op 18 december in Pakhuis de Zwijger. In het Engels. Onder de titel *Let's talk about Speed: safer vehicles or safer streets?* kwamen tal van aspecten van snelheid aan bod. Zoals de invloed van snelheid op de beleving van de openbare ruimte, de maximumsnelheid, de dynamiek van stedelijke ruimtes en de opkomst van nieuwe voertuigen.

De avond werd georganiseerd door Townmaking, een organisatie die werkt aan projecten over mobiliteit, wonen en energie. Deze avond in de Zwijger was een opmaat voor een zogenaamde 'Speed Summit' (snelheids-top) die in de loop van 2025 zal plaatsvinden. Als actief lid van de Fietsersbond was ik één van de sprekers. Ik bracht ongeveer het volgende naar voren. Wanneer we over snelheid spreken, moeten we het ook hebben over afstanden en hoe snelheid en ruimte zich tot elkaar verhouden. Als voorbeeld noemde ik de schaal van de stad en het stedelijk systeem van Amsterdam. In 1935 ging het Algemeen Uitbreidings Plan uit van een stad op fiets-schaal. Nieuwe wijken werden gepland binnen 30 minuten fietsen van het Centrum zodat bewoners per fiets hun bestemmingen zouden kunnen bereiken met een snelheid van 15 km/u. Na WO2 werd sneller dan 15 km/u niet alleen mogelijk voor steeds meer mensen, maar ook aantrekkelijk. Het bood kansen!

Zodra werkende mensen zich een brommer of een auto konden veroorloven, verruilden velen hun (kleine) woning in de stad voor het ideaal van een huis met een tuin, speelruimte voor de kinderen en plek voor de auto. Vaak in een nieuwbouwwijk in de regio of verder. Doordat men zich steeds sneller kon verplaatsen (massa-motorisering) werden dagelijkse afstanden groter en inmiddels kunnen velen niet meer zonder auto. Hun leven is zo ingericht dat ze (veel) grotere afstanden moeten afleggen dan de 30 minuten per fiets waar het AUP in 1935 van uitging.

Een elektrische fiets kan een alternatief zijn voor de auto/brommer. Maar ook die kunnen voor snelheidsproblemen zorgen. Vooral in stedelijk gebied en als ze zijn opgevoerd. Dat weten we in Amsterdam maar al te goed. Snelheid blijft aantrekkelijk, vooral als het zonder moeite kan zoals op een e-bike, of in een auto. Carl Honoré, promotor van de Slow Movement, noemde snelheid een privilege en egoïstisch. Een voordeel voor automobilisten (en snelle e-bikers) ten koste van de leefbaarheid en veiligheid van de omgeving. Daar zit wat in. Maar het is ook een privilege als je

zonder auto kunt, bracht ik in. Wie in een stad als Amsterdam woont heeft volop kansen en mogelijkheden op loop- en fietsafstand. Buiten de stad zijn die er veel minder. Alleen kunnen steeds minder mensen zich het privilege veroorloven om in Amsterdam te wonen met werk en voorzieningen op fietsbare afstand.

Luca Bertolini, professor urban planning aan de UvA, sprak over de interactie van stad en mobiliteit. Hij opperde onder andere het idee om de meeste straten max 10 km/u te laten zijn. Dat is een goede snelheid om elkaar te ontmoeten. Het is de hoogste snelheid die mensen zonder hulpmiddelen kunnen halen. Voor de grotere afstanden zouden enkele straten in de stad max 30 km/u kunnen zijn. Hoe zou dat voor fietsers zijn, vroeg ik me af? Max. 10km/u is wel gezellig, maar fietsers willen toch graag ook wat sneller. Om vlot per fiets bestemmingen te kunnen bereiken is een fijnmazig netwerk nodig van routes waar fietsers zo'n 20 km/u kunnen.

Voor de grotere afstanden, én voor mensen die zich makkelijk snel willen verplaatsen binnen de stad, zijn er elektrische fietsen. De min of meer sportieve opvolgers van scooters en brommers die ook nog eens interessant zijn voor de fietsindustrie. Onno Kramer, hoofd collectie-management van fietsenfabrikant Accel, vertelde dat zijn bedrijf werkt aan de veiligheid van hun e-bikes met voorzieningen zoals een remlicht en een V-light (licht dat een V-vorm van de vrij te houden ruimte rondom fietsers op de grond projecteert).

Wat betreft de snelheid houdt Accel zich aan internationale standaarden. Hun fietsen kunnen niet makkelijk worden opgevoerd, maar een garantie dat dit nooit gebeurt is er niet. Een helmlicht voor e-bikers vindt Onno Kramer geen goed idee, al geeft hij wel toe dat 25 km/u best snel is als bovengrens voor de motor-ondersteuning.

Tot slot liet ik nog weten dat Fietsersbond Amsterdam vindt dat alle voertuigen met een motor een kenteken zouden moeten hebben. Heel wat e-bikes gaan nu (veel) te snel en dat is alleen effectief te bestrijden via een kenteken. (ML)

<https://bit.ly/3ChBJ4E>

<https://www.townmaking.com/#/>

# Floor fietst



## Inhaalmanoeuvres

Het is altijd de ander die iets overkomt: iemand valt van de trap en scheurt zijn enkel. Weer een ander krijgt een epileptische aanval vanuit het niets en stort van zijn fiets. Dan wens je die ander beterschap en sterkte.

Maar dan, voordat je het weet ben je zelf een keer aan de beurt.

Het is vroeg in de morgen, kalm peddel ik op de Stadionweg over de brug bij de Reijnier Vinkeleskade ter hoogte van het Apollo Hotel. Ik ben in gedachten verzonken. Achter me hoor ik roepen: "Kijk uit! Kijk uit!"

Dan voel ik dat ik tegen de stoepkant wordt gedrukt en voordat ik het weet lig ik languit op de grond. De jongens, schooljongens zijn het nog, waren bezig mij in te halen en daar was het fietspad niet op berekend.

Ik sta op, de schrik zit letterlijk in mijn benen. Een jongen van een jaar of 13 raapt mijn fiets op.

"Gaat het?" vraagt hij.

"Ja hoor, ik kan nog lopen, ik ben alleen heel erg geschrokken," stamel ik benepen.

"Het spijt me verschrikkelijk, kan ik iets voor u doen?" vraagt hij.

Daar kan ik geen antwoord op geven. Ik sta daar maar. Bevend en sprakeloos.

"Heeft u pijn?"

"Volgens mij niet."

"Dat kan door de adrenaline komen," zegt hij.

Dat vind ik bijzonder volwassen klinken.

"Hoe kon dit nou gebeuren?" vraag ik als de ergste schrik achter de rug is.

"We hebben een inschattingsfout gemaakt met inhalen, we wilden achter elkaar gaan, maar communiceerden niet goed wie er vóór zou gaan."

Ik knik. Het zijn puberjongens en die zijn vaak onbesuisd. Ik vind het al heel wat dat ze zijn afgestapt en zich hebben verontschuldigd.

Ik kijk naar hun fietsen. "Gelukkig dat jullie op gewone stadsfietsen rijden en niet op die fatbikes," zeg ik.

Als de jongen voor de tweede keer vraagt of hij nog iets voor me kan doen, vraag ik of hij mij wil beloven om nooit meer rakelings een fietser in te halen.

"Dat is goed," zegt de jongen bedremmeld.

"Ga maar gauw naar school."

Ik stap weer op mijn fiets. Onderweg voel ik pijn op komen zetten. Met mijn linkerbeen kan ik nog maar weinig kracht zetten, en mijn knie doet zeer. Doorfietsen, zeg ik tegen mezelf.

Iedereen haalt me in. Van een zelfverzekerde fietser ben ik veranderd in een bange slak. Telkens schrik ik als iemand langs me heen rijdt, alsof ik steeds opnieuw van mijn fiets zou kunnen vallen.

Doorfietsen, anders durf je straks niet meer, vermaan ik mezelf.

Niet meer durven of kunnen fietsen is toch een schrikbeeld, horror eigenlijk!

Door mijn angst en traagheid, zou ik nu zelf bijna een ongeluk kunnen veroorzaken vanwege mijn onduidelijkheid voor de medeweggebruikers. De onduidelijkheid die mij zo dikwijls irriteert bij anderen.

Nu ben ik zelf die ander. Hopelijk slijt dit snel. En ik blijf doorfietsen, al sterf ik in het harnas.

FF



zijn er  
ook  
boa's?

nee -  
het is zoal  
erg genoeg

xxx

o/b

o/b o/b

o/b

Ate