

OEK *op eigen kracht*

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond



nummer 122 oktober 2025

Inhoud

Colofon.....	2
De onderdoorgang – van shared space terug naar fietspad.....	3
WAT VINDEN WIJ VAN...	
De e-step	4-5
Steeds meer e-bikes 1/2	5-6
Remmen voor zebra's.....	7-8
UIT DE WIJKEN (incl. Zaanse schans)	9-11
Het verhaal van het slechtste wegdek.....	11
Spread Fietsdozen.....	12-13
Rechtvaardig fietsbeleid	14-15
MIJN MENING Is 30 km veiliger? +	
Vrijliggende fietspaden en reistijdwinst	15
POSTVAK IN + Van autoluw naar autovrij.....	16
De entree 1/2/3	17-19
POSTVAK UIT De kabelbaan geen oplossing	20
Peiling.....	21
Klinkt als een goed idee + Wethouder blij met dode mus?	22
Floor fietst	23

Redactioneel

Fietsen in Amsterdam gaat met steeds meer uitdagingen gepaard, en dat heeft twee belangrijke oorzaken. Eén daarvan is: de onstuimige toename van allerlei gemotoriseerde tweewielers die zich voordoen als fietsen maar dat in de praktijk maar al te vaak niet zijn en zich ook niet zo gedragen. Gewone fietsers worden daar gestoord van. En dan hebben we het nog niet over de aanzwellende lawine van modieuze schijn-Canta's. De andere oorzaak is ook een plaag: dat overal in de stad wegen kortstondig of langdurig opgebroken worden en daarmee voor fietsers onbegaanbaar, zonder dat er een duidelijk bruikbaar alternatief geboden wordt.

Intussen ontbreekt het ons niet aan de wil om te (blijven) pleiten voor betere voorzieningen voor fietsers bij wegwerkzaamheden. Daarnaast blijven we ons inspannen om grip te krijgen op de uitwassen van de elektrificering van het fietsen, ook al blijkt de landelijke Fietsersbond vooralsnog geen bondgenoot. Landelijk wijst men allerlei mogelijke maatregelen af, zonder perspectief te bieden op maatregelen die wel helpen. Gelukkig zitten we met de gemeente Amsterdam meer op één lijn als het gaat om NOEK-fietsen (Niet Op Eigen Kracht).

Over dat en meer op de volgende pagina's.

Aan deze OEK werkten mee: Aleida Leeuwenberg (AL), Ad Snelderwaard (AS), Dick de Jongh (DJ), Dirk Kloosterboer (DK), Erik Plankeel (EP), Floor Fagel (FF), Florrie de Pater (FP), Johan Kerstens (JK), John Patterson (JP), Luuk van Beek (LvB), Marjolein de Lange (ML), Roland Haffmans (RH), Saar Muller (SM) 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 2026. Bijdragen zijn welkom op oekredactie@fietsersbond.amsterdam

Fietsersbond afdeling Amsterdam

Wg-plein 84, 1054 RC A'dam 020-6854794
amsterdam@fietsersbond.nl
fietsersbond.amsterdam

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

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 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

De onderdoorgang – van shared space terug naar fietspad

In mei 2013 ging de onderdoorgang onder het Rijksmuseum – na 10 jaar gesloten te zijn geweest – weer open. Een lang gevecht ging daaraan vooraf, want velen vonden dat het beroemde en vermaarde fietspad en voetpad wel plaats konden maken voor een grandioze entree voor het museum. Daar was niet iedereen het mee eens en een strijd tussen David en Goliath begon. En David won tegen alle verwachtingen in: het fiets- en voetpad bleven.

Maar net in die tijd leden we in de stad onder een snorscooter-plaag. En die lawaaimakers wilde natuurlijk niemand hebben in een ruimte die voor straatmuzikanten nu juist een ideale akoestiek heeft. Maar ja, ze mochten op het fietspad... Daarom besloot de gemeente het fietspad te veranderen in een voetgangersgebied waar fietsen werd toegestaan. Daardoor konden snorscooters daar expliciet verboden worden. Met camera's werden de overtreeders (via hun kenteken) gesignaleerd en een dikke boete volgde na betrapping. Dat werkte heel goed. Alleen de prijs was dat de juridische status voor fietsers en voetgangers te wensen overliet.

Deze truc om snorscooters weg te houden van fietspaden waar de gemeente ze niet wilde, werd toen overal toegepast. Vooral de fietspaden in de parken moesten eraan geloven: alles werd daar voetgangersgebied, ook de fietspaden die duidelijk ontworpen waren als fietspad of rijweg en niet zelden een schakel vormden in het Hoofdnet Fiets. Dat vond de fietsersbond te ver gaan, wat leidde tot eerst langdurige en verhitte debatten met de ambtenarij en vervolgens zelfs tot een kort geding. Helaas moest de Fietsersbond bakzeil halen.

Maar naar aanleiding van een akkefietje vorig jaar, toen bleek dat de fietspad-tegels in de rijbaan van de Onderdoorgang plots waren weggehaald, vond stadsdeel Zuid dat het afgelopen moest zijn met de onduidelijkheid. Niemand wist wie die tegels had weggehaald, maar het had natuurlijk te maken met die onduidelijke status van 'voetgangersgebied met fietsers toegestaan'. Alleen

was het door het weghalen van die fietspad-tegels nog onduidelijker geworden voor de overwegend toeristische voetgangers daar, dat de rijbaan bestemd was voor fietsers. We trokken aan de bel, bestuurder R. Piers bereidde een bestuursbesluit voor en nu is de rijbaan in de onderdoorgang weer zichtbaar een fietspad. Sinds 2019 maakt het onderbord bij het verkeersbord 'fietspad', waarop staat 'brommers niet toegestaan', het ook makkelijker om brommers van het fietspad te weren.

De beslissing van stadsdeel Zuid om een einde te maken aan de juridische onduidelijkheid, die ook in de realiteit voelbaar was, zette stadsdeel Centrum aan om eens goed naar de Cuyperspassage onder het Centraal Station te kijken. En daar bleek hetzelfde aan de hand te zijn als bij de onderdoorgang: onduidelijkheid door een weginrichting zonder duidelijk zichtbare scheiding tussen lopend en rijdend verkeer. Er werd een voorstel gemaakt om dezelfde constructie toe te passen als bij de onderdoorgang: dus gewoon een fietspad met onderbord: brommers niet toegestaan. De Fietsersbond is daar blij mee. Tegelijkertijd pleiten we ervoor om om na te denken over maatregelen om de omgeving van het Centraal Station beter 'leesbaar' te maken zodat in één oogopslag duidelijk waar je plek is als voetganger of fietser. Meer hierover elders in deze OEK zie p 17 en volgende.



OPROEP: Hulp bij fietsles

Kunnen fietsen is handig en gezond en geeft vrijheid en zelfstandigheid. Zeker in een stad als Amsterdam.

Maar niet iedereen kan het.

Sinds een paar jaar geeft de Fietsersbond fietsles. En dat is populair en daarom zijn we op zoek naar mensen die willen helpen bij de fietslessen.

De lessen zijn op maandagavond en woensdag overdag. Je assisteert bij ervaren fietsdocenten en al doende leer je.

Heb je interesse, meld je dan aan via amsterdam@fietsersbond.nl.

Doe mee, en help mensen de vrijheid en het gemak van fietsen te ervaren.

WAT VINDEN WIJ VAN...

De e-step - weer een nieuw voertuig op het fietspad

Ondanks het toenemen van de gevaren op het fietspad, waardoor mensen nu al niet meer durven te fietsen, heeft de overheid besloten weer een nieuw voertuig op de openbare weg toe te laten: de elektrische step. Daar zijn wij als Fietzersbond helemaal niet blij mee. De fat-bikes en snelle e-bikes zijn nog niet aan banden gelegd of een nieuw gevaar ligt op de loer. Niet alleen voor de fietser – en dan vooral de kwetsbare fietser –, maar ook voor de berijder van de e-step zelf. Onderzoek wijst namelijk uit dat een e-stepper ruim vier keer zo vaak slachtoffer wordt van een ongeval als een fietser.

Wat maakt een e-step nu zoveel gevaarlijker dan de fiets? Dit is wat een onderzoek van het SWOV (risico-inventarisatie van de elektrische step, 2021) zegt:

- **De balans:** kleine wielen zijn gevoelig voor kleine oneffenheden; het stuur heeft een dubbelfunctie: sturen en balans houden; beperkt aantal contactpunten tussen bestuurder en voertuig (handen en voeten);
- **De zichtbaarheid:** overdag, maar vooral in het donker zijn de step en z'n berijder veel slechter zichtbaar dan de fiets(er). De lichten en zijreflectoren zitten laag. De berijder wordt vaak net iets later waargenomen dan een fietser;
- **Oneigenlijk gebruik:** rijden op de stoep, speels gebruik (stunten), onervaren berijders (kinderen, maar ook volwassenen) en risico op hoog alcoholgebruik (ervaring in andere landen!);
- **Risicobesef van de gebruiker:** een step lijkt simpel in het gebruik, waardoor mensen vaak de gevaren van de e-step onderschatten en hun rijgedrag onvolgende aanpassen;
- **Voorspelbaarheid voor andere weggebruikers:** de snelheid wordt vaak te laag ingeschat, mensen kunnen schrikken van een step als die inhaalt en de richtingaanwijzer is laag aangebracht, waardoor je hem snel over het hoofd ziet.

Naast de hier genoemde risico's wordt ook de diversiteit van soorten voertuigen op de weg groter. Vooral op de smalle fietspaden en fietsstroken in Amsterdam zal dit leiden tot meer problemen. Met name het verschil



in snelheid tussen de steps en de gewone fiets, en het vermogen van e-steps om heel snel weg te schieten, kunnen tot ongelukken leiden.

Bij opnames van AT5 mocht Florrie de Pater, voorzitter van Fietzersbond Amsterdam, één van de eerste legale steps in Amsterdam testen. Vooraf vertelde ze dat een kennis van haar die in Californië op een zebepad overstak, werd aangereden door een e-step en aan zijn verwondingen is overleden. De test zelf maakte duidelijk dat de balans (zie boven) inderdaad een 'dingetje' is en dat het nemen van een scherpe bocht oefening vereist. Haar was ook opgevallen hoe snel de step een flinke snelheid kan bereiken als je maar een heel klein beetje gas geeft.

E-steps zijn onder te verdelen in twee soorten: de geheel elektrische steps en de step met (elektrische) 'trapondersteuning'. Van de geheel elektrisch voortbewogen steps mag een aantal sinds 1 juli op de openbare weg rijden en tellen als 'bijzondere bromfiets'. Voor de andere soort e-step geldt dat je moet "mee stappen om te blijven rijden" (aldus de RDW). Volgens het Parool komt dat er in de praktijk op neer dat je iedere 8 seconden een stepbeweging moet maken of "gewoon even schudden met je benen".

Aan de geheel elektrische step heeft het Rijk voorwaarden verbonden: kentekenplicht (blauw nummerbordje), minimum leeftijd van 16 jaar, WA verzekeringsplicht en het type step moet zijn goedgekeurd door de RDW. Op dit moment is dat er in Nederland maar één. Aan de step met trapondersteuning zijn geen voorwaarden verbonden. Wel geldt dat de (step)ondersteuning stopt bij een snelheid van 25 km per uur en dat een gashendeltje verboden is. De Fietzersbond denkt dat die step-onder-

steunde versie de 'fatbike-2.0' zal worden. We zien ze al binnenkomen, de eindeloze containers vol met nieuwe meuk, waarop handhaving bijna onmogelijk is en die waarschijnlijk makkelijk op te voeren zijn.

Het aantal verkeersslachtoffers in Nederland stijgt en vooral onder fietsers ligt dat flink hoger dan voorheen. We vrezen dat met het toelaten van de e-step en met het uitblijven van maatregelen tegen de te hoge

snelheden van e-bikes, inclusief fatbikes, die trend zal doorzetten. Voor de Fietzersbond Amsterdam is dat onverteerbaar. Daarom pleiten we ervoor om alle gemotoriseerde tweewielers van een kenteken te voorzien na een keuring bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW). Alleen dan ontstaat de mogelijkheid om op grote schaal te handhaven op snelheid en zo de excessen in te tomen. En daarmee een verdere toename van de verkeersonveiligheid te stoppen.

Steeds meer e-bikes

De toename van het aantal e-bikes zorgt in onze stad steeds meer voor problemen. Daar lijkt iedereen het over eens. Alleen als het gaat om oplossingen voor die problemen, dan is men minder eensgezind. Zelfs binnen de Fietzersbond zijn de meningen over waar en hoe de oplossingen gezocht moeten worden verdeeld. Zo blijken wij er in de afdeling Amsterdam anders tegenaan te kijken dan in Utrecht, waar het landelijk bestuur zetelt. Dat bleek eens te meer toen de huidige minister met het voorstel kwam van een helmplicht voor e-bike berijders onder de 18 jaar. Hieronder een overzicht van waar het wringt.



Vanuit Amsterdam hebben we eerder al binnen de Fietzersbond een discussie aangezwengeld over de standpunten van de landelijke bond over e-bikes. Die vinden wij te slap. Keer op keer wijst de landelijke bond maatregelen om de problemen met e-bikes aan te pakken af. Tegen een minimumleeftijd voor e-bikes van 16 jaar, tegen een kenteken om effectief op snelheid te kunnen handhaven. In de vorige OEK schreven we daar al over.

Het afgelopen half jaar heeft de Fietzersbond intern gediscussieerd over e-bikes. Met bijeenkomsten met leden uit het hele land, met een expertbijeenkomst en (midden in de zomer) middels een ledenpeiling. Voor ons is het de vraag of we hiermee veel verder komen. Veel aanwezigen bij de bijeenkomsten zagen bijvoorbeeld vooral voordelen van e-bikes. De problemen zoals in Amsterdam werden niet herkend. Die kwamen vooral door de drukte en de krappe fietspaden in Amsterdam, meende men. Beter gedrag en meer handhaving zou dat wel oplossen. En dan vooral handhaving en beter gedrag van fatbikers. Fatbikes vindt men overall problematisch. Maar dat handhaving zonder kenteken op e-bikes niet effectief kan, en dat een werkbaar onderscheid tussen fatbikes en andere e-bikes (juridisch) niet mogelijk is, wilde er (nog) niet in bij de aanwezige FB leden uit het land.

De resultaten van die discussie worden dit najaar nog gepresenteerd, een beleidsbesluit wordt komend

voorjaar in de Ledenraad genomen. En toen kwam de (nieuwe) demissionaire minister van Infrastructuur Tieman (BBB) met een voorstel voor een helmplicht voor e-bikers die jonger zijn dan 18 jaar.

Volgens ons is dat niet de ultieme oplossing, want de hoge snelheden pak je er niet mee aan. Toch vinden wij het wel de moeite waard om te overwegen. Een helmplicht is (vrij) eenvoudig te handhaven, en de maatregel is snel (begin 2027) in te voeren. Bovendien voorkomt een helm hoofdletsel en als een helm verplicht wordt, wordt e-biken (waarschijnlijk veel) minder aantrekkelijk voor die jongere groep. Als zij in plaats van de e-bike op eigen kracht gaan fietsen, gaan ze er fysiek ook op vooruit. Want het bevordert ook hun spierontwikkeling, iets dat juist voor jongeren heel belangrijk is. Minder e-bikes zal het ook rustiger en veiliger voor anderen op het fietspad maken. Wethouder vd Horst is dan ook blij met het voorstel: eindelijk iets waarmee we de problemen die er zijn kunnen aanpakken.

Maar... de landelijke Fietzersbond is tegen. Samen met de ANWB, Rai en Bovag hadden ze hun mening heel snel klaar. Volgens hen kan "het verplicht dragen van een fietshelm leiden tot minder fietsgebruik onder jongeren en tot uitwijkgedrag" (naar het openbaar vervoer). Wij vinden het pijnlijk dat ze zonder overleg met ons dit standpunt hebben uitgedragen. Daar is het laatste woord nog niet over gesproken (zie kader).

We stuurden onderstaande brief (enigszins ingekort) naar de landelijke Fietsersbond:

“Afgelopen donderdag ontvingen we jullie persbericht over het voorstel van het kabinet voor een leeftijdsgebonden helmplicht en jullie afwijzing daarvan. We hebben hier binnen ons kernteam uitgebreid over gediscussieerd en zijn tot een afwijkend standpunt gekomen. Het zal jullie mogelijk niet verbazen dat we het in sommige opzichten wel, maar in andere in het geheel niet met jullie eens zijn.

De maatregel (helmplicht voor e-bikers onder de 18) pakt de fundamentele problemen van te hoge snelheden niet aan en beschermt de kwetsbare fietsers onvoldoende, daar zijn we het over eens. De maatregelen die jullie volgens het persbericht graag uitgevoerd zien worden, zijn volgens ons echter niet alleen onuitvoerbaar door het enorme aantal e-bikes, maar ook volstrekt onvoldoende om de nadelen van massaal elektrisch verkeer op het fietspad te verhelpen. Over die nadelen gaat ons meningsverschil al langere tijd, maar dat is bekend.

Hoewel deze maatregel de problemen van veiligheid voor anderen en vooral de kwetsbare fietsers onvoldoende aanpakt, zien we er toch een groot voordeel in. Ten eerste worden kinderen tot 18 jaar beter beschermd als ze een ongeluk krijgen. Dat scheelt volgens artsen veel hersenletsel en enkele doden per jaar, en daarmee de maatschappij miljoenen in ziektekosten (voor een verkeersgewonde rekent men € 1,2 miljoen). Ten tweede kunnen kinderen worden beboet die zonder helm fietsen. Dat kan meteen worden gecombineerd met een check of de e-bike van de berijder legaal is en niet opgevoerd.

Jullie argumenteren dat kinderen bij een helmplicht

uitwijkgedrag kunnen gaan vertonen. We veronderstellen dat jullie daarbij denken aan een overstap op het OV, de gewone fiets of een scooter/snorfiets. Maar hoe erg is dat?

Uitwijkgedrag naar het OV leidt ertoe dat het OV daardoor drukker wordt, maar daar staat tegenover dat de fietspaden rustiger worden en daarmee aantrekkelijker en veiliger voor kwetsbare fietsers, zoals ouderen. En ook qua gezondheid zien we geen significant verlies: een deel van de weinige beweging die voor de e-bike nodig is, weegt op tegen de inspanning die lopen naar en van de OV-haltes vraagt.

Uitwijkgedrag naar scooter of snorfiets is niet te verwachten: kinderen tot 16 jaar kunnen niet kiezen voor een scooter of snorfiets vanwege de minimumleeftijd daarvoor. Zij kunnen alleen kiezen voor een gewone fiets of een e-bike met helm op. (En zouden de ouders daar ook niet blij mee zijn?) Maar kinderen van 16 tot 18 jaar hebben die keuze wel. Maar waarom zouden ze een e-bike – als ze daar nu op rijden – inruilen voor een veel duurdere scooter als ze op beide voertuigen een helm moeten dragen? Overigens, het mag kloppen dat de meeste Nederlanders tegen een helmplicht voor fietsers zijn, maar dan gaat het om een algemene helmplicht en niet om de beperkte helmplicht die de minister voorstelt.

We zien in Amsterdam dat veel oudere mensen afhaken door drukte en toegenomen snelheidsverschillen op de fietspaden. Dat zal zeker niet alleen in Amsterdam zo zijn, maar in elke stad met een toename in fietsverkeer. Ouderen durven domweg niet meer te fietsen, door de hoge snelheden en het vaak uiterst onverantwoordelijke gedrag van jongere berijders van e-bikes. Dat in aanmerking nemend, vinden wij het onverteerbaar dat de Fietsersbond beleid voorstaat dat in feite fietspaden onveiliger maakt voor oudere fietsers. Als door een maatregel zoals de leeftijdsgebonden helmplicht de fietspaden weer wat rustiger worden, kan die trend mogelijk stoppen of zelfs keren. En de fietspaden zullen ook wat rustiger worden als jongeren weer de gewone fiets nemen. En ook als ze meer kans hebben om gecontroleerd te worden of kiezen voor een ander voertuig waardoor ze op de rijbaan moeten rijden. Sowieso – niet onbelangrijk – kunnen we een flinke afname verwachten van kinderen die met ernstig hersenletsel in het ziekenhuis belanden.”



Remmen voor zebra's

Fietzers die voetgangers bij zebra's niet voor laten gaan: dat is waarschijnlijk de meest genoemde klacht over fietsers. Afgelopen zomer was er een kleine actie om fietsers aan te sporen te remmen voor zebra's en in het Parool werd er, niet voor het eerst, over gediscussieerd. Is het nodig er iets aan te doen, en wat dan? Wat vindt de Fietzersbond daarvan?

Het klopt dat fietsers voetgangers bij zebra's vaak niet voor laten gaan. Tegelijkertijd wachten de meeste voetgangers rustig tot de fietsers voorbij zijn. Wil je als fietser in Amsterdam voetgangers bij zebra's voor laten gaan, dan moet je uitgebreid gebaren voordat ze daadwerkelijk oversteken. Dan sta je al (bijna) stil waardoor het heel tijdrovend wordt om voetgangers voorrang te geven. En als andere fietsers jouw voorbeeld niet volgen, kan dat vervelende consequenties hebben. Dan lijkt het maar het beste om door te fietsen.

Maar organisaties die voetgangers en gehandicapten vertegenwoordigen maken zich boos over dit slechte gedrag van fietsers. Fietzers moeten gewoon stoppen voor voetgangers bij zebra's, vinden zij.

Actie 'Ik rem voor zebra's'

De Fietzersbond vindt natuurlijk ook dat fietsers in principe voetgangers op zebra's voor moeten laten gaan. Al plaatsen we daar wel de nodige kanttekeningen bij. Om onze goede wil te tonen, waren we bij een actie van de (christelijke sociale) organisatie Serve the City. Zij kamen met bordjes en stickers met 'ik rem voor



zebra's' voor achter op de fiets. De wethouder kreeg ook zo'n bordje op haar fiets en gezamenlijk werd er een stukje gefietst en gestopt voor een zebra, voor een filmpje voor 'de social's'.

Allemaal vast met de beste bedoelingen, maar de slogan 'ik rem voor zebra's' is eigenlijk veel te simpel. Natuurlijk, als fietsers massaal niet stoppen bij zebra's, dan is dat niet goed te praten. Maar dat is anders op plekken met zoveel zebra's, dat het niet realistisch is te verwachten dat fietsers bij iedere zebra (weer) zullen remmen. En ook zijn er zebra's waar remmen eigenlijk niet te doen is.

Onmogelijke zebra's

Op kruispunten met verkeerslichten (VRI-kruisingen) kruisen voetgangers en fietsers op fietspaden elkaar onderling in principe 'ongeregeld'. Dat wil zeggen: buiten de verkeerslichten om. Dat heeft een goede reden: de wachttijd wordt op die manier voor alle verkeersdeelnemers korter. Verkeerslichten op het fietspad zijn ook niet nodig, want fietsers en voetgangers kunnen het zelf onderling beter regelen. Bovendien kunnen voetgangers op de stoep al zien of hun licht op de autorijbaan rood of groen is en dus beoordelen of ze haast hebben of niet.

Anders dan in de rest van Nederland liggen er in Amsterdam bij VRI-kruisingen wel zebra's over de fietspaden. Dat veroorzaakt onduidelijkheid, vooral als de fietsers bij hun oversteek over de rijbaan groen hebben. Moeten ze dan bij zo'n zebra toch voetgangers vóór laten gaan (en het groene licht mislopen)? Omdat voetgangers op zebra's nou

eenmaal voorrang hebben (ook al kunnen die bij de autorijbaan wegens rood licht niet verder)? Of mogen de fietsers doorrijden omdat ze bij de te kruisen (auto)rijbaan groen licht hebben? Op zo'n moment is remmen en voetgangers voorrang geven niet vanzelfsprekend en zelfs gevaarlijk als er fietsers achter hen rijden. Dus vooral als het druk is met fietsers. En tenslotte is het de vraag of de combinatie zebra en groen licht op één weg wel wettig is.

Buiten Amsterdam worden er in Nederland bij VRI-kruisingen geen zebra's over de fietspaden aangelegd. Daar moeten de voetgangers voorrang verlenen als het verkeer dat ze kruisen groen licht heeft. In Amsterdam heeft men daarentegen besloten de zebra's in principe 'van stoep tot stoep' te laten lopen om "voetgangers een duidelijke plek te geven". Wat dat ook betekent en duidelijk of niet, in de praktijk laten fietsers bij zulke zebra's voetgangers vrijwel nooit voor gaan als ze op de rest van de kruising groen licht hebben. Stoppen is dan niet alleen ongemakkelijk, vaak is het ook gevaarlijk. Daarom zijn we als Fietzersbond tegen zebra's over de fietspaden bij VRI-kruisingen: het is vragen om problemen.

Controverse

Clëntenbelang, dat de belangen van gehandicapten vertegenwoordigt, en ook de Voetgangersvereniging zijn er faliekant tegen om zebra's over de fietspaden bij VRI-kruisingen weg te halen. Zij vinden het onverteenbaar dat fietsers niet stoppen voor voetgangers, ook al wachten die in de praktijk meestal als van-



zelfsprekend tot de fietsers voorbij zijn. Maar – is het argument – er zijn ook blinden en slechtziende voetgangers die niet kunnen zien of er nog fietsers komen. Zij willen dat er bij VRI-kruisingen ook bij de zebra's over de fietspaden verkeerslichten met rateltickers komen. Dat klinkt simpel maar het heeft (te) veel nadelen: zie het kader *Verkeerslichten bij zebra's?*.

Voor de zebra's over de fietspaden bij geregelde kruispunten is er (voorlopig) geen oplossing. Fietsers verwijten dat ze voetgangers daar niet voor laten gaan, vinden wij niet terecht. Stoppen is daar redelijkerwijs niet mogelijk. Een (gedrags)campagne om dat 'slechte gedrag' van fietsers te veranderen is verspilling van geld en energie.

Wat wel kan helpen is als duidelijk wordt gemaakt – met berekeningen – wat de effecten zouden zijn van de wens van Cliëntenbelang en Voetgangersvereniging voor verkeerslichten bij de zebra's over fietspaden bij VRI-kruisingen. Daar zijn we voor. Ook vinden wij het van belang dat er een duidelijk advies komt over de wettelijke basis voor dit soort zebra's. Gelukkig werkt het Fietsberaad aan een notitie over onder meer dit punt. (Wij hebben onze reactie op het concept daarvan gegeven.)

Dat het voor voetgangers lastig kan zijn om fietsers te kruisen ontkennen we niet. Helemaal met de groeiende drukte en hogere snelheden op de fietspaden. Maar simpelweg roepen dat fietsers zich beter moeten gedragen, of een heleboel zebra's aanleggen werkt niet.

Maatregelen die ons wel nuttig lijken:

- Een middeneiland in de zebra zoals o.a. op de ODE-brug op de route tussen Centraal Station en OBA/NEMO. Voetgangers kunnen daar in twee étappes het drukke tweerichting-fietspad oversteken. Dat kan op meer plekken worden toegepast.
- Zorgen dat zebra's alleen aangelegd worden waar fietsers overzicht hebben en kunnen stoppen. Dus bijv. niet te dicht bij drukke kruispunten van auto's en van fietsers.
- En desgewenst een campagne bij zebra's waar – indien van toepassing – aan bovenstaande voorwaarden is voldaan waarbij ook voetgangers duidelijk gemaakt wordt hoe ze assertiever kunnen zijn bij het kenbaar maken van hun wens om over te steken.

Verkeerslichten bij zebra's

Voorzie ook de zebra's over de fietspaden bij VRI-kruispunten van verkeerslichten. Dan zullen fietsers daar (beter) voorrang geven aan voetgangers, zeggen Cliëntenbelang en de Voetgangersvereniging. Dat klinkt simpel, maar kent veel nadelen.

Om te beginnen maakt dit de hele verkeerslichten-regeling langzamer, waardoor iedereen langer moet wachten. Op sommige kruispunten zal dat ertoe leiden dat de verkeersstromen vastlopen.

Fietsers zullen extra veel nadeel hebben. Nu kunnen ze vaak 'meeliften' met andere richtingen in de verkeers-regeling en dat kan niet meer als de zebra's over de fietspaden ook mee-geregeld worden. Ook het programma voor de veiligheid van fietsers en voetgangers om (rechts)afslaande auto's apart te regelen (d.w.z. een eigen plek in de regeling te geven), wordt moeilijker. Dat kost namelijk extra tijd in de regeling die niet meer goedgemaakt kan worden door fietsers mee te regelen

met andere richtingen. Als fietsers en voetgangers daardoor dus langer moeten wachten, zullen ze vaker het rode licht negeren.

Met eigen verkeerslichten bij de zebra's over de fietspaden kunnen fietsers ook niet meer officieel rechtsaf vóór de lichten. Zij zullen dan uitwijken en via de stoep afslaan. En ook het succesvolle programma voor het omdraaien van de voorrang van fietsers onderling, zoals op het Weesperplein, zal ongedaan gemaakt moeten worden.

Tenslotte is uitvoering van het voorstel kostbaar terwijl de verkeerslichten bij de zebra's over de fietspaden er meestal voor nop staan. Per kruising zijn vier extra lichten voor fietsers en acht voor voetgangers nodig, maar die zullen door het merendeel van de voetgangers én fietsers, genegeerd worden. Als er niemand is om voor te stoppen – wat vaak het geval is – gaan de meesten door tot aan de autorijbaan.

Meer lezen: <https://bit.ly/4nfaA4y>

UIT DE WIJKEN

Amstelveen

Opgeloste knelpunten

De wachttijden voor fietsers bij de kruispunten van de Oranjesbaan/Amsteldijk Noord/Amstelslag en Beneluxbaan/Legmeerdijk waren erg lang. Op ons verzoek heeft de provincie de prioriteit voor fietsers verhoogd, waardoor vooral bij de Oranjesbaan de wachttijd aanmerkelijk verbeterd is.

Openstaand knelpunten

De uitbreiding van de fietsenstallingen bij Winkelcentrum Westwijk laat helaas veel langer op zich wachten dan we gehoopt hadden. Ondanks dat we al meer dan een jaar geleden de noodzaak hiervoor hebben bevestigd met tellingen komen de extra stallingen pas na de zomer. De vertraging komt doordat de uitbreiding onderdeel is geworden van een uitbreiding van

de stallingen bij alle R-Net haltes. Het is heel positief dat het probleem breder aangepakt wordt, maar daarmee duurde het uitwerken van de oplossingen voor alle locaties ook veel langer.

Nieuwsbrief Amstelveen

De afdeling Amstelveen heeft een nieuwsbrief gelanceerd om geïnteresseerden beter op de hoogte te houden van fietsontwikkelingen in Amstelveen. De nieuwsbrief bespreekt onder andere recente verbeteringen aan het fietsnetwerk, toekomstplannen en andere interessante ontwikkelingen in Amstelveen. Het plan is om de nieuwsbrief 2 à 3 keer per jaar te laten verschijnen. Aanmelden kan via <https://fietsersbond.amsterdam/pbdc>. Daar kun je ook de eerste editie van de nieuwsbrief lezen. (LvB)

Centrum

Chaos in binnenstad door sluiting Coentunnel

AT5: File, file en nog eens file. Al dagenlang is het voor automobilisten in delen van West en de Jordaan geen doorkomen aan. Nu de vakanties voorbij zijn, maar de Coentunnel nog altijd dicht is, probeert iedereen via sluiproutes zijn weg te vinden. "Het is echt abnormaal, ik heb het nog nooit zo erg gezien. Het staat helemaal vast." (foto AT5)



Marnixstraat bij Marnixplein

Tussen de Rozengracht en het Marnixplein zijn de vrijliggende fietspaden vervangen door fietsstroken, waarvan één in klinkers (foto). Ook zijn de kruispunten bij de Westerstraat, de Bullebaksluis en het Marnixplein overzichtelijker gemaakt. Voorlopig werkt dit in de autoluwe Marnixstraat goed, maar het is afwachten hoe het uitpakt als na afronding van de werkzaamheden aan de Rozengracht de verkeersdruk er toeneemt. Vooral de kruising bij de Bullebaksluis blijft een lastige plek, waar fietsers komend uit West veelal linksaf slaan terwijl het meeste autoverkeer rechtdoor gaat: dat is vragen om gevaarlijke conflicten. (JP)



West

De eerste helft van 2025 bracht voor fietsers in Amsterdam-West veel veranderingen. Hieronder een overzicht, met commentaar.

De Oranje Loper deels geopend

Het eerste deel van de versoberde aanpak van de Oranje Loper is afgerond: vanaf de brug over



de Admiralengracht in de Jan Evertsenstraat tot en met de Marnixstraat is de nieuwe inrichting in gebruik genomen (zie kaart boven). Vanaf de Rozengracht richting Centrum gaan de werkzaamheden door tot september 2027. Ook brug 108 (bij de Da Costakade) moet begin 2026 nog volledig worden hersteld. Intussen kunnen fietsers nu al fietsen op twee stukjes fietsstraat: één tussen de Witte de With- en de Chasséstraat en één – nog



Chasséstraat



Da Costakade

wat kleiner – tussen de Elisabeth Wolffstraat en de Da Costakade. Het kruispunt van de Jan Evertsenstraat met de Admiraal de Ruijterweg (A op de kaart) – ooit een beruchte black spot – heeft een ingrijpende herinrichting gekregen. Dat merken vooral automobilisten die komend vanaf de Jan Evertsenstraat of de Witte de Withstraat daar Admiraal de Ruijterweg op willen rijden richting Jan van Galenstraat. Dat mag niet, maar dat kan wel als ze de trambaan volgen die alleen vergund is aan tram, bus en taxi's met passagiers. En dus zie je dat nogal eens gebeuren met alle

gevaar van dien voor kruisende fietsers die daar niet op rekenen. Er zijn meer knelpunten, zoals de plekken waar de fietsstraat eindigt en fietsers gedwongen terug moeten naar een smal fietspad (B en C op de kaart). En daarbij zijn de openingen verre van vergevingsgezind en dus gevaarlijk (zie foto).

Wat ook opvalt is het ontbreken van OFOS-sen (Opgeblazen Fiets Opstel Strook) bij zowel de Bilderdijkstraat als de Nassaukade. Omdat de stopstreep voor de fietsers wel erg ver van de feitelijke kruising ligt nemen ze massaal het heft in eigen handen en stellen zich voorbij de zebra op in de ruimte die daar gecreëerd is voor kruisende fietsers die linksaf willen, in feite dus ook een Fiets Opstel Strook (zie foto).



Bilderdijkstraat



Nassaukade

Kruising Haarlemmerweg-Van Hallstraat vernieuwd

Na maanden afsluiting is die kruising weer open en kunnen fietsers in beide richtingen op een normale manier de Haarlemmerweg kruisen. Voorheen moesten fietsers komend uit de Van Hallstraat op weg naar het Westergasterrein, al vóór de

kruising naar de overkant om over te kunnen steken. Maar het groene licht daar verlokte veel fietsers om in haast die oversteek te maken terwijl net de bus – die gelijktijdig groen licht had – de hoek om kwam zetten. Nu is het een normale, overzichtelijke kruising geworden (foto).



Haarlemmerweg - Van Hallstraat

Postjesweg heropend

In juni werd de Postjesweg westelijk van de Hoofdweg weer opengesteld voor verkeer. Dat werd gevierd met een straatfeest. De fietspaden zijn hier verbreed, de tegels vervangen door asfalt, en bij de Orteliusstraat is de belijning verbeterd. Ook de kruispunten bij de ingangen van het Rembrandtpark zijn aangepakt.

Bos en Lommerweg bij Westerpark

De Bos en Lommerweg tussen de Willem de Zwijgerlaan en de Haarlemmerweg is opgeknapt. De fietspaden zijn verbreed en geasfalteerd (foto). De kruisingen zijn overzichtelijker gemaakt, behalve die bij de Haarlemmerweg. Daar moeten fietsers komend uit het Westerpark nog steeds aan de verkeerde kant de weg oversteken, een kwaal waar ook de oversteek van de Haarlemmerweg bij de Admiraal de Ruijterweg onder te lijden heeft. (JP)



Buitengebied: Zaanse Schans

Binnenkort betalen voor Zaanse Schans

De gemeente Zaanstad wil met ingang van het toeristenseizoen 2026 toegang gaan heffen voor de Zaanse Schans, naar verwachting € 17,50 per persoon, tenzij je bewoner van Zaanstad bent. De belangrijkste redenen zijn dat men meer grip wil krijgen op de drukte (d.w.z. laten afnemen) en tegelijk inkomsten wil genereren voor het onderhoud van de vele molens en andere historische gebouwen die hier zijn samengebracht. De Zaanse Schans is na het Rijksmuseum en de Efteling de derde populaire dagtocht-bestemming van Nederland en trekt jaarlijks ongeveer 2,6 miljoen bezoekers.

Voor fietsers betekent de maatregel dat fietstochtjes langs de Zaan met als hoogtepunt de molens en



andere monumenten van de Zaanse Schans op termijn anders en minder aantrekkelijk zullen worden. De doorgaande fietsroute zal namelijk worden omgelegd. Hoe is nog niet bekend: er wordt nog gestudeerd op verschillende alternatieven waaruit zal worden gekozen. Zolang het verlegde fietspad nog niet is aangelegd, blijft de bestaande fietsroute open. (AS)

Het Verhaal van het Slechtste Wegdek

Dit jaar organiseerden we een bijzondere verkiezing: het slechtste wegdek van Amsterdam. In februari vroegen we de lezers van onze nieuwsbrief welke straten in de stad het meest versleten zijn. De reacties stroomden binnen. In maart maakten we de 'winnaar' bekend: de Bilderdijkstraat.

Bijna elke Amsterdamse fietser kent dit beruchte fietspad. Boomwortels drukken de tegels omhoog, losse stenen en smalle paden maken inhalen lastig of onmogelijk, en toch is een constante stroom fietsers tussen Oost en West op die route aangewezen. Een recept voor ergernis.

Na de publicatie kregen we aandacht van onder andere de Westkrant, en ook in de stadsdeelcommissie West werd de verkiezing besproken. Ester Fabriek, portefeuillehouder verkeer, erkende dat het probleem bekend is. De oorzaak: de bomen. Volgens haar is boombehoud het uitgangspunt. Deze bomen zorgen al decennialang voor problemen, maar kappen is geen optie vanwege het belang voor de leefbaarheid van de buurt. De gemeente gaat samen met boomexperts op zoek naar oplossingen, nu is het gebleven bij verstelwerk van de ergste plekken met plakken zwart asfalt.

Tot onze verrassing werd een andere genomineerde, het oostelijke fietspad langs de Maxwellstraat, kort na onze publicatie wél aangepakt. Binnen de kortste keren lag er weer een strak wegdek. Top!

Deze geschiedenis laat zien hoe belangrijk de stem van onze leden is. Als we samen onze ergernissen benoemen, krijgen we aandacht én resultaat. Blijf dus meedoen met onze acties en oproepen, zodat we de stem van de fietsers nog luider kunnen laten klinken. (JP)



De massale toename van e-bikes in de Amsterdamse straten, en vooral op de fietspaden en in de parken, hebben de afgelopen jaren voor veel ellende gezorgd, met name voor de gewone fietsers en dan vooral voor de kwetsbare fietsers. Elders in deze OEK gaan we uitgebreid in op deze problematiek. Hier in het hart van deze OEK belichten we een bijkomend probleem dat tot nu nog weinig aandacht heeft gekregen, behalve misschien van



dozen

de Amsterdamse vuilnisophalers: de grote hoeveelheid forse kartonnen dozen waarin e-bikes bij bedrijven en mensen worden afgeleverd en waar men – als de fiets er is uitgepeld – niet goed raad mee weet. En die dus dan maar ergens langs de weg achterblijven in de hoop dat iemand dat zal opruimen. (MdL (tekst en foto's))



Rechtvaardig fietsbeleid

In het buitenland wordt Amsterdam vaak als een soort fietsparadijs gezien, maar soms klinkt er ook kritiek. Houdt Amsterdam wel genoeg rekening met de belangen van verschillende groepen verkeersdeelnemers?

Drie jaar geleden verscheen op de Amerikaanse website StreetsblogMASS een verslag van een studiereis naar Londen en Amsterdam. Auteur Lisa Jacobson was onder de indruk van de infrastructuur in Amsterdam, maar had wel vragen over de manier waarop die tot stand komt. Als ze aan beleidsmakers vroeg welke doelgroepen ze centraal stellen, dan was het antwoord vaak, 'Nou, iedereen'.

In Amerika werd juist belang gehecht aan 'equity analyses' om na te gaan of het beleid wel eerlijk uitpakt voor specifieke groepen. Meredith Glaser, directeur van het Amsterdamse Urban Cycling Institute, wijst erop dat er in het Nederlands geen goede vertaling bestaat van de term 'equity'. Ze heeft voorgesteld om hiervoor de term 'billijkheid' te introduceren.

Jacobson kreeg destijds kritiek over zich heen op de sociale media: wie denken die Amerikanen dat ze zijn om ons te vertellen hoe we ons fietsbeleid moeten aanpakken? Toch gaat de gemeente Amsterdam nu ook meer aandacht besteden aan de manier waarop het beleid uitpakt voor specifieke groepen Amsterdammers. Waarschijnlijk heeft de ophef over de 'knip' in de Weesperstraat hieraan bijgedragen. De afsluiting van deze drukke weg bracht veel voordelen met zich mee, maar sommige groepen werden juist met negatieve gevolgen geconfronteerd. Denk bijvoorbeeld aan de bewoners van de Kattenburgerstraat, die flinke overlast ondervonden van omrijdend verkeer.

De knip leidde tot protesten op straat, ophef in de media en debatten in de gemeenteraad. De gemeente trok de conclusie dat voortaan meer rekening moet worden gehouden met de belangen van verschillende groepen Amsterdammers.

Inmiddels is er met steun van de gemeente onderzoek gedaan naar de manier waarop bijvoorbeeld kinderen, ouderen, mensen met lage inkomens, mensen van kleur en mensen met een mobiliteitsbeperking het fietsen in Amsterdam ervaren. Onderzoekers Bárbara Oliveira Soares en Meredith Glaser hebben een artikel gepubliceerd met de onderzoeksresultaten.

Hun respondenten wijzen onder meer op de drukke fietspaden, snelheidsverschillen en onvoorspelbaar rijgedrag. De opkomst van e-bikes, elektrische scooters en Biro's maakt het er niet overzichtelijker op. Voor mensen met een cognitieve beperking kan de chaos op het

fietspad zo overweldigend zijn dat ze liever gaan lopen of de auto nemen, zo vertelt een respondent.

Verschillende respondenten zeggen dat snelle fietsers soms weinig begrip tonen voor het feit dat andere fietsers niet zo hard gaan. Soms worden langzamere fietsers zelfs uitgescholden. Veel fietsers met een aangepaste fiets kiezen ervoor om buiten de spits te fietsen: op die manier krijgen ze minder vijandige reacties over zich heen en het voelt veiliger.

Voor sommige fietsers is het makkelijker om je in de openbare ruimte te bewegen dan voor anderen. Zo stelt een respondent dat het altijd mensen van kleur zijn die worden aangehouden bij verkeerscontroles.

Het lijkt erop dat dit soort inzichten doorsijpelen naar het gemeentelijk beleid. Eind vorig jaar stuurde verkeerswethouder Melanie van der Horst een brief aan de gemeenteraad over de voortgang van 'Amsterdam maakt ruimte'. Als onderdeel van deze nieuwe koers wordt gekeken hoe de openbare ruimte wordt ervaren door bijvoorbeeld vrouwen. Er moeten keuzes worden gemaakt, en dat kan betekenen dat er minder prioriteit wordt gegeven aan de vlotte doorstroming van auto's, openbaar vervoer en ook fietsers. Wat dat allemaal concreet betekent, moet overigens nog worden uitgewerkt. Volgens Glaser draait een rechtvaardig mobiliteitsbeleid niet alleen om de maatregelen die je neemt, maar ook om de manier waarop beslissingen tot stand komen en wie de kans krijgen om daarbij hun kennis in te brengen. De Fietsersbond speelt hier uiteraard een rol in. Glaser wijst er wel op dat er ook Amsterdammers zijn die misschien wel fietsen, maar zich niet als 'fietsers' identificeren, en die zich niet zo snel bij de Fietsersbond zullen aansluiten. De uitdaging is om te zorgen dat ook hun belangen tot hun recht komen. (DK)

Het besproken onderzoek is hier te vinden: <https://bit.ly/3lbi49l>



MIJN MENING

Is 30 km/uur veiliger?

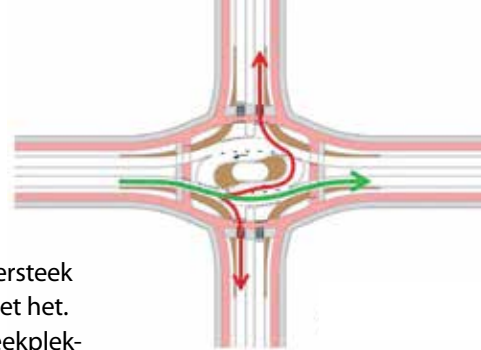
In april verscheen, in opdracht van de Fietzersbond, het rapport "30 km per uur als norm". Bij "optimalisaties weginrichting" lezen we dat "een 30 km limiet met een herinrichting kan leiden tot een betere doorstroming, dus een gunstiger reistijd". Bedoeld is een betere doorstroming en reistijd voor het autoverkeer! Voorgesteld wordt om rotondes met wachtrijen voor de auto te vervangen door voorrangspoleinen met voorrang voor de doorgaande auto (zie afbeelding). Met die goede doorstroming kunnen die poleinen (veel) meer autoverkeer verwerken oplopend tot wel 900 auto's per uur.

Voorrangspoleinen nodigen niet uit, zoals bij rotondes, tot een lage autosnelheid. Ook de vraag of je als voetganger en fietser met dergelijke drukke auto-stromen gemakkelijk kunt oversteken blijft onbesproken. Met een midden-

steunpunt kan die oversteek in fasen, dus veilig, heet het.

Ook liggen de oversteekplekken bij voorrangspoleinen een stuk van het midden van de kruising, en dat maakt oversteken niet gemakkelijk en aantrekkelijk. Dat 30 km per uur het voor fietsen en lopen aantrekkelijker maakt, zoals de samenvatting van het rapport stelt, lijkt te algemeen en eenzijdig. Een betere auto doorstroming nodigt ook niet uit tot een overstap van auto naar fiets.

De 't Goylaan in Utrecht heeft ervaring met zo'n voorrangspolein. De kruising behoort nu tot een van de gevaarlijkste Utrechtse kruisingen ondanks de verschillende aanpassingen die deze kruising onderging. (RH)



Vrije fietspaden en reistijdwinst

Begin dit jaar concludeerde het Centraal Planbureau (CPB) in een rapport dat "de grootschalige aanleg van vrijliggende fietspaden in Nederland gezorgd heeft voor meer woon-werkverkeer per fiets én voor compactere steden voor wonen en werken." Wordt fietsen aantrekkelijker gemaakt, dan gaan werkenden gemiddeld dichterbij hun werk wonen of dichterbij hun woning werken. De beroepsbevolking als geheel reist dus minder kilometers. En waar fietspaden ten koste gaan van ruimte voor de auto, blijkt dat niet ten koste te gaan van de reistijd van automobilisten. Snellere fietsen kunnen dat effect verder versterken, vooral als fietsen op kruisingen meer en/of eerder voorrang krijgen, bijvoorbeeld door een betere afstelling van de verkeerslichten.

Hoe zit dat in Amsterdam?

In het Amsterdamse verkeersbeleid bepaalt de doorstroming van de auto de afstelling van de verkeerslichten. Uit onderzoek van de Amsterdamse Rekenkamer uit 2020 bleek dat de inspanning om de fiets bij de afstelling van de lichten meer gewicht te geven, weinig resultaat kent. De forse gemeentelijke bedragen voor meer autovoorzieningen vergroot de druk op de belangrijke verkeerslichten verder, zeker gezien het feit dat de gemiddelde woon-werk afstand toeneemt. Het CPB rapport vergelijkt de inrichting met deze autogebonden fietspaden, vrijliggende fietspaden langs drukke wegen, met "geen fietspaden", waar fietsers (dus?) moeten omfietsen en stelt in een voetnoot dat "bij 'geen fietspaden' de reistijd per fiets gemiddeld een kwart hoger uitpakt". Helaas ontbreekt een verwijzing naar de herkomst van dit resultaat met

lieft een toename van 25%! Onduidelijk is ook of "(rode) fietsstroken op de weg" het "omfietsen" vermindert.

Misser

Het CPB negeert in het onderzoek ook een ruimtelijke inrichting met vrije fietspaden, d.w.z. fietsroutes met een eigen route door de wijk die het doorgaande autoverkeer vaak ongelijkvloers – en dus zonder vertraging – kruisen. Nieuw-West (Christoffel Plantijnpad; foto) en Amsterdam-noord kennen aanzetten tot dergelijke vrije fietspaden en in Zuidoost krijgen die routes nog meer nadruk. Die aanpak is uit de mode geraakt, ondanks de beweerde voorrang in overheidsbeleid voor voetganger en fiets (zoals in het kader van de STOP benadering: Stappen > Trappen > Openbaar Vervoer > Personen auto). Stadsdeel Zuidoost heeft zelfs sommige hoge dreven met aanzienlijke kosten verlaagd met als gevolg gebrek aan fietsruimte, zoals op de Bijlmerdreef en Karspeldreef. In Holendrecht wezen de omwonenden zo'n verlaging af. Het is een gemis van het CPB-onderzoek dat de reistijdwinst bij een ruimtelijke inrichting met een stelsel van vrije fietspaden vergeleken met hun inrichting met autogebonden fietspaden ontbreekt. (RH)

Zie voor het CPB-onderzoek hier: <https://bit.ly/3Kjmcn>



Christoffel Plantijnpad

Postvak in

Op vrijdag 28 maart staken mijn vriendin en ik om 17:20 uur vanuit de Hoogoorddreef de Holterbergweg over. De Holterbergweg heeft hier vier rijbanen in de ene richting en twee in de andere, die worden gescheiden door een verkeersheuvel (foto).

Toen we de verkeersheuvel hadden bereikt, stond het fietsersstoplicht op groen; toen wij enkele seconden later het tweede deel van de rijwegrijbaan wilden oversteken, sprong het stoplicht zonder enige waarschuwing – geen oranje licht – op rood en zetten de auto's zich in beweging. Wij maakten allebei een noodstop waarbij mijn vriendin ten val kwam en met haar rug tegen de paal van het verkeerslicht viel. De resultaten: een klaplong en twee gebroken ribben, maar het had veel erger kunnen aflopen.

Ik ben de zondag daarop rond dezelfde tijd teruggegaan en constateerde dat de oversteektijden voor fietsers op deze plek sterk variëren; de gemiddelde tijd

die een fietser hier kreeg om alle zes rijbanen en de verkeersheuvel over te steken, was 16 seconden, maar toen het autoverkeer wat drukker werd, veranderde dat plotseling in 6 seconden. Iets dergelijks moet ons twee dagen daarvoor ook zijn overkomen, al was er op vrijdag volgens ons geen oranje licht te zien en op zondag wel (ongeveer één seconde lang).

In het belang van andere fietsers willen we zowel de gemeente als andere fietsers erop attenderen dat verkeerslichten in de Bijlmer zeer onberekenbaar zijn afgesteld. Naar de reden daarvoor kunnen we alleen maar raden, maar we vermoeden dat het hier gaat om 'doorstroming' van het autoverkeer. Kennelijk wordt hier zoveel belang aan gehecht dat fietsers opzettelijk in gevaar worden gebracht.

PS. Ik heb later samen met Dick de Jongh - die hier kijkt op heeft - op het bewuste kruispunt gestaan, en hij merkte het een en ander op dat mij nog niet was opgevallen: dat het oranje licht veel te kort bleef branden en het verkeer zich na het op rood springen van het verkeerslicht veel te snel in beweging zette.

Rogier van Kappel

De Fietsersbond heeft verkeerslichtdeskundigen bij de gemeente benaderd over dit voorval maar nog geen inhoudelijke reactie ontvangen. Overigens zijn wisselende tijden bij verkeerslichten normaal, maar vanzelfsprekend niet zo extreem als hierboven beschreven.



Van autoluw naar autovrij

De nieuwste loot aan de Autoluw-Amsterdam-NU-boom is belangenorganisatie *Ik Ben Autovrij*. Sinds de lancering begin mei is er een achterban gevormd van ruim tweehonderd niet-autobezitters.

De aankondiging heeft een gevoelige snaar geraakt. Het resulteerde in een interview in Trouw, een gesprek op Radio 1 en een beschouwing daarvan in de NRC. Mede-oprichter Reinder Rustema over de reacties: "Bij de aanmeldingen schrijft men uitvoerige ontboezemingen over wat het betekent om autovrij te leven. Men wordt gelukkig van autovrij leven en wenst het meer mensen toe."

Maar de auto is de norm, en dat ('autonormativiteit') bestrijdt *Ik Ben Autovrij*. Mede-oprichter Reinder Rustema: "De achterban noemt regelmatig dat gevoel van onrechtvaardigheid wanneer autobezitters extra privileges

krijgen, bijvoorbeeld doordat er parkeerplaatsen voor ze aangelegd worden."

Opvallend uit de 7.000 woorden die de achterban schreef is:

- het was (al langer) tijd: "we worden letterlijk en figuurlijk over het hoofd gezien"
- autovrij is in het algemene belang, in tegenstelling tot autobezit
- autovrij leven kan in Nederland, maar het moet beter
- als je autovrij van huis uit kent neem je het eerder over
- sommigen noemen het een deel van hun identiteit
- de achterban woont verspreid over Nederland
- experts melden zichzelf ook aan

Meer info: ikbenautovrij.nl



Project 'De entree' bij Centraal Station is klaar Zijn we blij met het resultaat?

Tijdens de afgelopen zomer is na jaren werk en omleidingen het project 'De Entree' opgeleverd. We kunnen onze vertrouwde, maar hier en daar nét iets gewijzigde routes weer oppakken. Er is aardig wat veranderd. Ten goede of niet? Breek Saar Muller en Eric Plankeel, beiden lid van de Kopgroep van de Fietzersbond, de bek niet open. Saar, naar eigen zeggen slechthorend en 'wiebelig', praat namens de 'kwetsbare' fietser. Eric is een snelle fietser en heeft de blik van een ontwerper. Een dubbelinterview.

We hebben afgesproken bij café Karpershoek. Op weg daarnaartoe, komend vanaf het Damrak, is de situatie nog steeds net zo vreemd als al jaren het geval is. Je mag daar wel linksaf slaan naar de Prins Hendrikkade, maar je kunt eigenlijk alleen maar naar rechts (zie foto 1). Afstappen en op het zebrapad samen met de voetgangers oversteken dan maar.

Nadat we elkaar hebben getroffen bij het café op de hoek Prins Hendrikkade/ Martelaarsgracht (nr. 1 op foto 2) besluiten we een rondje om het station te fietsen. Ze kunnen dan alles waar iets op valt aan te merken punt voor punt aanwijzen.

1a. Hoek Prins Hendrikkade/ Martelaarsgracht

Voorlopig komen we niet in beweging, want op de startplaats is al het een en ander aan te wijzen (foto 3). "We hebben hier nu een tweerichtingsfietspad aan de kant van de bebouwing," zegt Saar. "Daarvoor is gekozen, omdat het de minste ruimte kost én omdat de meeste mensen aan die kant hun bestemming hebben. Maar het is minder veilig dan twee aparte fietspaden: je hebt nu op deze zeer drukke fietsroute te maken met inhalende tegenliggers. Zelfs als ik helemaal rechts ga rijden, word ik soms rakelings gepasseerd door een snelle tegenligger."

Saar wijst op het zebrapad pal voor onze neus. "Het is gevaarlijk om voetgangers hier over te laten steken. Net



voorbij het zebrapad is een stoplicht. Als dat groen is, willen fietsers doorrijden. Als ze netjes wachten voor het zebrapad, dan lopen ze de kans dat intussen het stoplicht daarachter op rood springt. De goede oplossing is om deze oversteek zonder zebra maar mét verkeerslichten te regelen, zoals al gebeurt op de kruising Damrak-Prins Hendrikkade."

We kijken ernaar en zien het gebeuren: fietsers met haast wurmen zich tussen overstekende voetgangers door, die recht hebben op voorrang.

1b. Op weg naar de Cuyperspassage

We zijn nog maar net overgestoken of Eric wijst op details in het wegdek (foto 4). "Kijk, een straatkolk (een dekkel voor regenwater-afvoer, AS) in het fietspad. En daar, op de kruising zijn de grijze banden van een trottoirband doorgetrokken over het fietspad. Omdat deze elementen anders zijn gefundeerd, klinken ze anders in. Die straatkolk is over enkele jaren een gevaarlijke kuil."

"Sowieso zijn alle oneffenheden, ook die klinkerbestra-





Foto 5



Foto 6

ting, onprettig voor mensen zoals ik,” vult Saar aan. Je moet hier toch al voortdurend goed om je heen kijken om te zien hoe je moet fietsen en hoe je medeweggebruikers kunt omzeilen. Daar wil je niet ook nog dat gehobbel bij hebben.”

Een klein stukje verder verandert de bestrating: de overwegend rode klinkers gaan over in een bestrating met grijze stoeptegels en rode fietspaden.

Eric: “Dit is de projectgrens. Project ‘De Entree’ gaat over in project ‘Stationseiland’. ‘De Entree’ is ingericht volgens de regels van de Puccini-ontwerpmethode, waar ik geen fan van ben. Kijk maar: alles is rood van kleur, en daarom moet je meer zoeken waar je moet zijn. Het kleurverschil op het Stationseiland is helderder.”

1c. Fietsenstalling

Links staat de alweer enkele jaren fietsloze fietsflat (foto 5). Saar kijkt ernaar met enige weemoed in haar blik. “Dit was een ideale fietsenstalling. Je hoefde nergens een trap op. Alle stallingsplaatsen liggen direct naast de rijbaan.” Ze wijst naar de nieuwe megastalling rechts (foto 6). Ik durf deze bij regen niet te gebruiken. De hellingbanen zijn dan nat en glad. En als er een stroomstoring is, dan is de helling voor mij te steil om op eigen kracht te nemen. Deze stalling ligt ook behoorlijk ver van de perrons. Ik heb het een keer gemeten. Het hele traject van de stalling ingaan, fiets parkeren en naar het station en perron lopen duurde zeven minuten. De stalling aan de andere kant van de tunnel, links, is nu ideaal voor mij. Je hoeft maar een paar treetjes te nemen om binnen te komen. Dat is nog wel te doen. Maar die stalling is bijna altijd vol en heeft beperkte openingstijden.”



Foto 7



Foto 8

Eric: “Ik vind de nieuwe stalling aan de centrumkant wel mooi, maar de ontsluiting is verre van ideaal (foto 6).

Nieuwe gebruikers moeten zoeken hoe je erin komt vanaf het fietspad en je kruist veel voetgangers. De oorzaak dat dit zo gedaan is, is dat de stalling later is ontworpen dan het project De Entree. De route naar de stalling is er achteraf tussen gerommeld.”

Saar vult aan: “Volgens de oorspronkelijke plannen zou de fietsenstalling onder de sporen komen. Daar is nu een winkelcentrum, dat eigenlijk geen functie voor het station heeft. Onlogisch en jammer.”

2. Ingang Cuyperspassage

Pal voor de ingang van de fietsonderdoorgang van het station, bij de vroegere westelijke fietsenstalling – nu in gebruik als bagagedepot – lopen banen van witte klinkers over het fietspad (foto 7).

“Dit is een pseudo-oversteekplaats,” zegt Eric. “Het lijkt enigszins op een zebepad, maar is het niet. Maar voetgangers moeten hier wél het fietspad oversteken, precies op de plaats waar fietsers uit de donkere tunnel komen. Ze moeten hun kop vooruitsteken om te kunnen zien wat er om de hoek van het depot uit de tunnel aan komt zetten. En dan nog kunnen ze de fietsers niet goed zien, tenzij die brandend licht op hun fiets hebben. Op hun beurt zien fietsers de voetgangers die van rechts komen niet of pas op het laatste moment. Heel gevaarlijk. De reden dat voetgangers nu hier moeten oversteken, is dat de weg voor auto’s vanaf het IBIS-hotel – vooral taxi’s – om onduidelijke redenen een knik naar links, richting gevel, heeft gekregen en daardoor nu hier uitkomt. Voetgangers zijn hierdoor bijeengedreven naar een smalle



Foto 9a



Foto 9b

strook die pal bij de tunnel-ingang uitkomt. Op de randen van het breed uitgevallen voetgangers-eilandje midden in het fietspad staan enkele rood-wit gestreepte paaltjes (één ervan afgebroken). "Dit zijn anti-terrorisempaaltjes," zegt Eric. "Automobilisten met snode plannen kunnen er niet tussendoor, maar voor fietsers betekent het dat het fietspad hier eventjes ineens een stuk smaller is. Fietsers met haast laten zich daardoor soms verleiden om op de baan van de tegenligger te rijden, met de nodige risico's van dien."

3a. Uitgang Cuyperspassage

We fietsen door de prachtige tunnel, die bekleed is met een Delftsblauw tegeltabelau waarop we zien hoe het IJ er wellicht ooit heeft uitgezien. Net buiten de tunnel stoppen we weer even (nr. 3 op de kaart).

Eric: "Eigenlijk is dit officieel in zijn geheel een voetgangerstunnel, waar fietsers worden gedoogd. Alleen zo konden aanvankelijk snorfietsen daar juridisch worden geweerd. Binnenkort wordt het rechterdeel officieel een fietspad, wat het in feite natuurlijk al is."

Saar wijst op een hardstenen verkeersdrempel bij de tunnel-ingang (foto 8). "Die is helemaal verkeerd uitgevoerd. Kom je van de stad, dan ga je er gladjes overheen, maar richting stad krijg je wél een steile drempel voor je kiezen. Het zou precies omgekeerd moeten zijn, want mensen die hier vanaf het IJ de tunnel inrijden hebben alles waarvoor ze zouden moeten worden afgeremd, juist achter de kiezen."

3b. Shared space west

Zowel Saar als Eric blijken geen fan van het fenomeen van de shared space ('gedeelde ruimte'). Fietsers op de doorgaande route langs het IJ kruisen hier de stromen die uit de tunnel en vanaf de ponten komen (foto 9a en 9b). Niemand heeft voorrang op niemand, men moet het onderling uitzoeken. Mensen gaan dan vanzelf wat voorzichtiger bewegen, is de gedachte.

"In werkelijkheid geldt hier de wet van de sterkste," zegt Saar. "Brutalen slompen zich er doorheen, maar voor bescheiden en kwetsbare mensen kan de situatie heel vervelend zijn. Voorheen – toen hier een overzichtelijke kruising was – wist je waar je moest kijken, maar nu krioelt het aan alle kanten om je heen."

Eric: "De herinrichting tot shared space was in 2015, maar

het ontwerp was al veel eerder vastgesteld. Toen was de smartphone nog niet zo algemeen in gebruik als nu. Veel voetgangers lopen nu naar hun schermpjes te kijken en kunnen zo niet goed opletten op wat er om hen heen gebeurt."

4. Shared space oost

We fietsen een eindje oostwaarts langs het IJ (punt 4 op de kaart). Net voorbij de aanlegplaats van het veer naar het IJ-plein buigt het doorgaande fietspad tegenwoordig naar rechts, richting Oostertoegang (foto 10).

Saar: "Heel vreemd. Fietsers die het IJ richting oost willen blijven volgen, en dat zijn er heel veel, moeten nu eerst voorrang geven aan fietsers die met groen licht van rechts komen, vanaf de Oostertoegang. Vervolgens komen ze in een shared space tussen de voetgangers terecht, waar onduidelijk is waar ze heen moeten."

Via de Oostertoegang en de Prins Hendrikkade fietsen we terug naar Karpershoek. Saar en Eric hebben veel kritiek, concludeer ik.

"Hebben de werkzaamheden ook iets goeds opgeleverd?" vraag ik voordat we afscheid nemen.

"De plannen waren oorspronkelijk een stuk slechter," zeggen Saar en Eric in koor. "De opmerkingen die ze kregen waren aanleiding voor verschillende aanpassingen. Waar mogelijk werden fietspaden breder en kwam meer opstelruimte voor fietsers. Daar ben ik de plannenmakers dankbaar voor."

Saar: "Ik ben bang dat we 50 jaar aan deze straatinrichting vast zitten. Hopelijk zal de gemeente ervoor zorgen dat de gevaarlijkste situaties eerder worden aangepast. (AS)



Foto 10



De kabelbaan: geen oplossing voor de bereikbaarheid van Noord



‘De kabelbaan kan een wezenlijk onderdeel vormen van een samenhangend vervoersnetwerk’, zo is de suggestieve informatie in het Parool artikel van 21 augustus. Het Parool citeert dat dit “uit haalbaarheidsstudies” blijkt. Maar de cijfers van die haalbaarheidsstudies kunnen we niet checken, want we mogen ze niet inzien. Liever schetsen de initiatiefnemers oncontroleerbare conclusies over een kabelbaan die substantieel zou bijdragen aan de vervoersproblematiek.

Voor de raadsleden toch maar weer even de cijfers die we wel hebben: het uitgebreide onderzoek van Arcadis kwam destijds uit op ruim 4500 mensen per etmaal. Commissie D’Hooghe oordeelde daarom dat de gondel vooral een toeristenattractie was en geen serieuze vervoersoptie: “De maximale capaciteit van een kabelbaansysteem (aantal duizenden) is niet verenigbaar met de vervoersbehoefte van het groeiende fietsverkeer (aantal tienduizenden)”.

Arcadis en de initiatiefnemers hebben al een trackrecord van aanpassing van cijfers. Eerst gingen ze er in de openbare stukken nog van uit, dat er elke 40 seconden een gondel zou vertrekken; en dan hadden ze niet echt rekening gehouden met weersomstandigheden die deze ambities zouden kunnen blokkeren. Sterker, de initiatiefnemers riepen enkele weken later al dat er zelfs elke 21 seconden een gondel kon vertrekken: dubbel zoveel als Arcadis eerst berekende.

Wat de cijfers nu zijn, laten de initiatiefnemers wijselijk achterwege, ‘geheim’ immers. Wel wordt gemeld dat de gondels op loopsnelheid gaan, zodat mensen makkelijk kunnen instappen. Dat de ‘overstekers’ niet allen fitte toeristen zijn, maar ook mensen met rollator, kinderwagen, ouderen, slechtienden etc. en dus ook fietsers in alle maten en soorten, wordt hier vergeten. Inclusiviteit is blijkbaar niet relevant.

Kritiekloos worden de initiatiefnemers geciteerd bij hun claim dat de kabelbaan een wezenlijk onderdeel kan vormen van een samenhangend vervoersnetwerk. Alle openbare informatie zegt immers dat dit niet het geval is, niet qua verwerkingscapaciteit en al helemaal niet qua inclusiviteit zoals nu blijkt.

We hoeven straks enkel maar een gewoon OV kaartje te kopen, zo vertellen de initiatiefnemers ons. Maar pont - en straks bruggen - zijn nu terecht gratis: het gaat immers om een ontsluiting van een anders door water afgesneden gebied. Een eenmalig toeristisch ritje met de kabelbaan kan best wat kosten, maar iemand die dagelijks heen en weer moet en een fiets meeneemt betaalt 5 euro per dag, een luxe tripje.

De suggestie bij de voorlichtingsavond dat het de gemeente niets kost is ook misleidend. Denk aan de grond die de kabelbaan bij landing nodig heeft. Stelt de gemeente die gratis ter beschikking (hoeveel miljoen geven we daarmee weg)? En hoe zit het met de andere benodigde infrastructurele voorzieningen zoals elektriciteitsvoorzieningen? Over hoeveel elektra-capaciteit hebben we het hier trouwens over en wie betaalt die voorziening?

En wat te denken over de - volgens de niet-openbare berekeningen - voor het succes van de kabelbaan noodzakelijke verbindingen met majeure OV-trajecten?

Overweegt de gemeente nu werkelijk om deze - en meer - kosten te maken: voor een project waarvan al enige jaren telkenmale is aangegeven dat de vervoerscapaciteit ondermaats is? Laten we eens eerlijk uitrekenen wat de werkelijke - weggeef - kosten voor

de gemeente zijn en ons afvragen of we dat willen betalen voor een niet-inclusief - armere Noorderlingen buitensluitend - privé-initiatief - dat al meerdere keren na grondig onderzoek door experts is afgeschoten.

Mensen in Noord zijn, zolang de bruggen er niet zijn, afhankelijk van goede, gratis verbindingen. En daarvoor zijn er betere alternatieven dan dit voor Amsterdammers dure en ineffectieve plan. Noord groeit gestaag, denk bijvoorbeeld maar aan de bouwplannen voor Havenstad met misschien wel zo'n 30.000 bewoners en dus moet alle moeite gestoken worden in wél effectieve oplossingen.

Ambtenaren en politici die zich door de verleidings-

kunsten van de initiatiefnemers laten inkapselen moesten maar eens opnieuw gaan kijken naar de voorstellen die er al langer liggen. Zo kan één buis van de IJ-tunnel voor fietsers toegankelijk worden gemaakt; die infrastructuur ligt er al en kan veel beter benut worden voor het toegankelijk houden van Noord. De definitieve oplossing is natuurlijk de Westbrug; deze ligt in de buurt van de beoogde kabelbaan. Dan kan de gemeente zich voor de rest ten volle concentreren op het realiseren van de bruggen in plaats van zich bezig te houden met dit afleidende project dat geen verwoersoplossing is.

Voetgangersvereniging Nederland/Fietsersbond Amsterdam

Peiling

De jaarlijkse fietstocht van actieve leden gebruikten we dit jaar om tot een gezamenlijk oordeel te komen over de staat van de Amsterdamse fietsstad. Daartoe slingerden we vanaf het WG-plein naar het Marineterrein aan de Dijksgracht (zie kaart). Hieronder een samenvatting van de enquête.

Beste fietsroute

Met stip is dat de oostelijke binnenring (richting oost), met de kanttekening dat de lol eraf is als er een file auto's staat.

Slechtste fietsroute

Óf de Plantage Middenlaan (het stuk met de veel te smalle fietsstraat) óf de Spuistraat dan wel Geldersekade (die te smal zijn voor een fietsstraat).

Knelpunten qua veiligheid

Veel genoemd worden de drukte, de snelheidsverschillen, de Shared Space achter CS en diverse kruisingen.

Knelpunten qua doorfietsen

Overlapt met veiligheid: vooral de kruisingen.

Knelpunten qua comfort

Keitjes, klinkers, drempels, richels en drukte.

Mooie oplossingen

Autoparkeren weggehaald, goede fietsstraten,



geen of zeer weinig auto's, ruime opstelvakken, voldoende brede fietspaden.

Opmerkingen

De grote drukte en het tekort aan ruimte leverden tijdens de tocht in het Centrum stress op.

Conclusies voor ons beleid

De knelpunten 'veiligheid' en 'doorfietsen' zijn moeilijk op te lossen omdat ze primair door de drukte en het gebrek aan ruimte veroorzaakt worden. Minder toerisme, minder auto's, minder autoparkeren en een goede balans met het OV blijven noodzakelijk. Maar aan de knelpunten qua comfort (uitgezonderd de steile bruggen) zou de gemeente heel eenvoudig iets kunnen doen: het Puccini-beleid aanpassen. (SM)

Klinkt als een goed idee

In het Parool van 8 september stond onderstaande ingezonden brief. Ons uit het hart gegrepen:

Rondom alle discussies over e-bikes wordt het tijd om de olifant in de kamer te benoemen: het zijn gewoon motorvoertuigen. Punt. En als we dat eindelijk met elkaar erkennen, dan kunnen we ze ook gewoon zo behandelen. Net als snorfietsen en brommers betekent dat: minimale leeftijd 16 jaar, rijbewijs, kentekenplaat en helmplicht. Of het ding eruit ziet als een keurige e-bike, een bakfiets of een monsterlijke fatbike, maakt dan helemaal niet meer uit – dat is puur cosmetica. Vervolgens kunnen al deze elektrische tweewielers (en de drie- en vierwielige bakfietsvarianten) netjes van het fietspad naar de rijbaan verhuizen, tussen de auto's. Daar geldt toch al 30 kilometer per uur, dus ze passen er prima tussen. In Amsterdam kunnen we meteen de IJtunnel openstellen voor alle gemotoriseerde fietsen – elektrisch of fossiel aangedreven, soit – en tegelijkertijd de ponten bevrijden van de file aan fietsen met nummerplaat.

Nieuwe categorie e-bikes

Een stukje omfietsen en wat hellinkjes in de tunnel? Voor een elektrische of fossiele fiets is dat natuurlijk kinderspel. En de drukte op de ponten neemt in één klap drastisch af.

Misschien moeten we daarnaast een nieuwe categorie e-bikes introduceren: de groenekentekenfietsen. Deze zijn begrensd op maximaal 15 km/u, mét 16 jaar minimumleeftijd, rijbewijs en helm. Maar met hun groene plaatje mogen ze wél op het fietspad en mee op de pont. Perfect voor mensen die door leeftijd of fysieke gesteldheid liever niet tussen de auto's fietsen, maar wel een fatsoenlijk elektrisch alternatief willen.

En de jeugd? Die gaat gewoon weer ouderwets fietsen. Goed voor de conditie, goed voor het humeur. Zo keert de harmonie terug op het fietspad.

Klinkt als een goed idee, toch?

(Patrick van den Hoven)

Wethouder blij met een dode mus?

Wethouder van der Horst schreef op 22 september op LinkedIn: Een bijzondere mijlpaal als wethouder en ook persoonlijk als mens en moeder: de doelstellingen van Agenda Amsterdam Maakt Ruimte zijn vastge-

steld door de raad!

Waar gaat het om? "Dat kinderen de ruimte krijgen. Dat ze naar buiten kunnen, veilig zijn en lekker kunnen spelen. Omdat we voelen dat dit belangrijk is. Ruimte voor kinderen,

voor opgroeien, is daarom een van de pijlers van mijn beleid, naast Ontmoeten, Gezond leven en Verplaatsen. Een kind heeft het recht om alleen naar school te kunnen lopen, het recht om veilig buiten te spelen." Daarbij verwijst de wethouder naar een artikel in de NRC met een foto van het Kikkerplein in Osdorp. „Drie jaar geleden was dit nog een betonnen vlakte,” zegt Erwin Bolt, directeur van een van de scholen. „Er was een voetbalveld met stalen hekken, meer eigenlijk niet.” Nu oogt het plein totaal anders: bomen, bamboe, heuveltjes, gras, zand, tafeltennistafels en speeltoestellen voor alle leeftijden. Twee jaar na de opening is het Kikkerplein uitgegroeid tot ontmoetingsplek voor de wijk. Op de foto uit de krant tellen wij zo al 4 e-bikes waarvan 3 fatbikes. En houden ons hart vast...



Kikkerplein (NRC, Olivier Middendorp)



Achter elkaar fietsen

Misschien is dit een braaf stukje, maar het moet er toch even uit.

Steeds meer neemt mijn verantwoordelijkheidsgevoel toe tijdens mijn fietsritten in de stad.

Sinds ik onderuit ben gegaan, realiseer ik me hoe kwetsbaar ik ben. Vaak is het linke soep, want sommige mensen doen maar wat in het verkeer. Echt link is het als iemand je even snel inhaalt, om je vervolgens de bocht af te snijden.

Ik anticipeer er op, maar dat neemt niet weg dat ik me steeds weer een hoedje schrik.

Alertheid ten spijt.

Het gebeurt ook weleens dat ik met een vriendin door de stad fiets. Die vriendin in kwestie fietst heel bewust. Zo steekt ze bij elke bocht consequent haar hand uit.

Een goede gewoonte die ik me zo veel mogelijk eigen probeer te maken. Tuttig? Jammer dan!

Als wij weer eens worden afgesneden, hoor ik haar minstens nog vijf minuten lang razen en tieren.

Ik geef haar gelijk, maar ga er niet in mee. Zonde van mijn energie, want die heb ik nodig om op te letten en fijn te kunnen doorfietsen.

Daarom wil ik op fietspaden het liefst achter elkaar fietsen. Zeker als het fietspad smal is.

Het punt is echter dat de meeste vriendinnen van mij dit vertikken. Telkens probeer ik ze naar voren of naar achteren te dirigeren maar ze blijven hardnekkig naast mij rijden.

Kletsend en al.

Ik weet niet hoe ik het aan hun verstand kan brengen, dat het écht beter is om dit te laten!

Zit je midden in een gesprek, moet je dat wéér onderbreken omdat anderen er langs willen.

Irritant!

De oplossing is zo simpel: kletsen kan altijd nog. Of zie ik dit nou verkeerd?

Kan er niet een informatiebord komen om het naast elkaar fietsen op smalle fietspaden te ontraden? Zeker nu de kinderen weer naar school gaan?

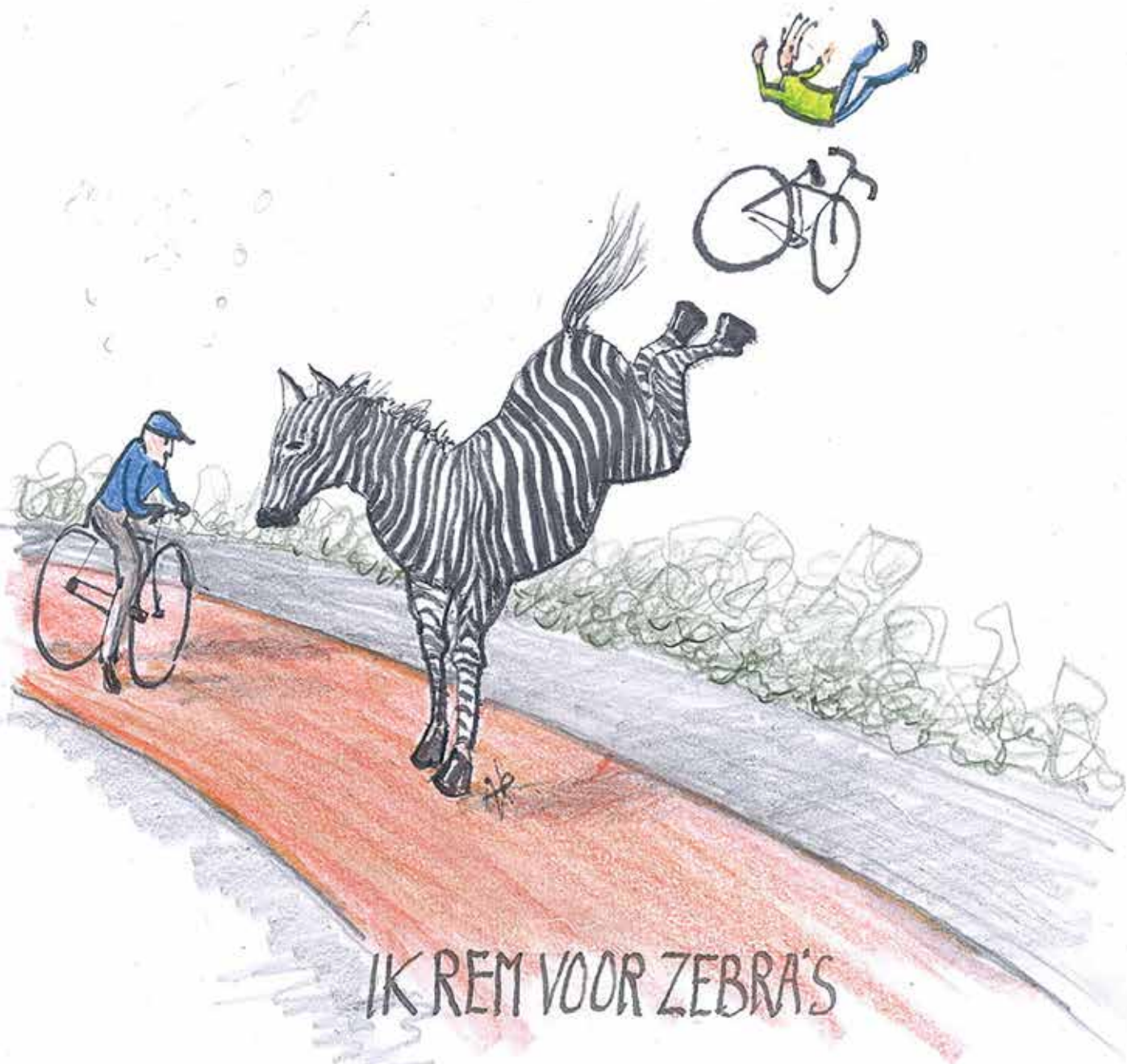
Een slogan met een kwinkslag, zoals bijvoorbeeld "Fiets achter elkaar. Zo sta je voor iedereen klaar."

Of is dit te stichtelijk?

Maar goed, zolang dat bord er niet is, zal ik er op blijven hameren dat ik dit echt niet langer wil.

Lieve kletsvriendinnen, léés dit stukje! En knoop het in je oren..

FF



IK REM VOOR ZEBRA'S