



**Waar zijn we vóór
en
waar zijn we tégen?**

**Onderdoorgang
weer open!**

**Knelpunten:
opgeloste en nieuwe**

Colofon

De OEK (Op eigen kracht) is een uitgave van de Fietsersbond, afd. Amsterdam. Het blad verschijnt 3 keer per jaar in een oplage van 5000, en wordt gratis toegezonden aan alle Amsterdamse leden. De in de OEK weergegeven opvattingen hoeven niet overeen te komen met die van het bestuur of de redactie. Het overnemen van artikelen is mogelijk na schriftelijke toestemming van de redactie.

De volgende OEK verschijnt 9 oktober 2013

Bijdragen (liefst digitaal) zijn welkom tot 26 augustus 2013 o.v.v. "kopij OEK".

E: oekredactie@fietsersbondamsterdam.nl

Adresgegevens afdeling

WG-plein 84, 1054 RC Amsterdam

T: 020-6854794

E: amsterdam@fietsersbond.nl

I: www.fietsersbondamsterdam.nl

Twitter: @adamfietst

Postbank: 3621877 tnv Fietsersbond Amsterdam

Bezorging: oek@fietsersbondamsterdam.nl

Het kantoor is als regel geopend op werkdagen van 11 - 16 uur (behalve op vrijdag). Soms zijn we er niet. Wil je zekerheid dat er iemand is, bel dan even: 020-6854794

Onderafdelingen

Amstelveen:

p/a Nieuwe Kalfjeslaan 2, 1181 CA Amstelveen

E: amstelveen@fietsersbond.nl

Diemen:

p/a Tapijtschelp 10, 1112 DS Diemen

E: diemen@fietsersbond.nl

Aan dit nummer werkten mee:

Gerrit Faber, Floor Fagel, Pete Jordan, Marcel van Kempfen, Johan Kerstens, Marjolein de Lange, Michel Post, Anne-Mariken Raukema, Fred Rede-meijer,

Foto's: archief Fietsersbond, afd. Amsterdam (tenzij anders aangegeven)

Druk: Dijkman Offset / Diemen

De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen.

Lid worden

U bent al lid vanaf € 2,17 per maand

Zie: www.fietsersbond.nl

OPROEP 1

Ant Offerhaus coördineerde tot nu toe de bezorging van de OEK, maar stopt ermee. We zoeken dus een opvolg(st)er. Meer weten over deze klus die 3x per jaar geklaard moet worden? Lees het artikel uit OEK 89 (p.6-7) dat ook digitaal te raadplegen is via onze website. Of mail Ant: oek@fietsersbondamsterdam.nl.

OPROEP 2

Om onze leden in Amsterdam snel te kunnen benaderen (bijv. om ze te kunnen raadplegen over een kwestie die in hun buurt speelt) is het handig hun emailadres te hebben. Vind je dat ook een goed idee? Mail ons dan ovv 'email-lid'.

DIGITALE NIEUWSBRIEF

Blijf op de hoogte van de fietsactualiteit in Amsterdam via onze nieuwsbrief per email.

Mail ons ovv "Fietsband":

amsterdam@fietsersbond.nl

Aankondiging

Wat: Algemene Actieve Ledenvergadering

Wanneer: Woensdag 18 juni 2013, 20.00 uur

Waar: WG-plein 84

Agenda:

- vaststelling financiële jaarstukken
- herbenoeming bestuur
- benoeming penningmeester
- Landelijke Ledenraad 22 juni 2013



Klachtennummers

Hieronder staan de klachtennummers wegonderhoud die u kunt bellen bij achterstallig onderhoud. Blijven de problemen aanhouden: meld het bij de Fietsersbond, afd. Amsterdam.

- Amstelveen	5404911
- Centrum	5519555
- Diemen	3144888
- Nieuw-West	14020
- Noord	14020
- Oost	14020
- OuderAmstel	4962121
- Uithoorn	0297-513111
- West	14020
- Westpoort (station Sloterdijk)	5234567
- Zuid	14020
- Zuidoost	5670222

- **Fout geparkeerde auto's** 5530333

- **Storing straatverlichting** 5972626

- **Fiets-bewegwijzering:** 088-2696747

of schadebew@anwb.nl o.v.v. locatie en mast- of bordnummer (s.v.p. ook doorgeven aan de Fietsersbond: amsterdam@fietsersbond.nl)

- **Wegdek op trambanen:**

infraservice@gvb.nl (c.c. aan amsterdam@fietsersbond.nl)

- **Storing verkeerslichten:**

licht@fietsersbondamsterdam.nl o.v.v. kruispunt + rijrichting

In dit nummer:

- 3 **We kunnen er weer door!**
- 5 Scooteroverlast | Nieuw meldpunt
- 6 Drukte achter het CS
- 7 Vrachtfietsen deel 2
- 8 Fietsparkeren in bestemmingsplan
- 9 Gesprek met Pete Jordan
- 10 'Dood aan de auto!'
- 12 100 jaar fietsen in beeld
- 14 Nieuwe fietsrouteplanner
- 15 Fietsen in 't Beatrixpark | Oostveer
- 16 Rode loper van en naar de Zuidas
- 17 Beeldbank Fiets
- 18 Rails en fietsen
- 19 Waarom bezuinigen op de fiets
- 20 Fietsgebruik verklaard?
- 21 Knelpunten
- 23 Column Pete Jordan
- 24 Niet zo Maar zo



RECYCLED

Papier gemaakt van gerecycled materiaal

FSC® C008011



We kunnen er weer door!

Dat we blij zijn met de heropening van het fietspad onder het Rijksmuseum hoeven we hier niet te zeggen. Dat we trots zijn dat het tenslotte zover gekomen is, ook niet. Maar het kan geen kwaad nog maar weer eens duidelijk te maken dat dit resultaat niet het gevolg is van het drammen van een stel fietsfundamentalisten.

De uitkomst is simpelweg het gevolg van een meer dan 30 jaar geleden ingezet beleid van de gemeente en van het vasthouden daaraan. Een beleid dat er toe geleid heeft dat Amsterdam internationaal geldt als fietsstad nummer 1 van de wereld (zie kader). Wij hebben dan ook nooit hoeven lobbyen bij de verkeerskundigen van de stad om de onderdoorgang voor de fiets te behouden, het nut en de noodzaak daarvan staat ook bij hen als een paal boven

Spannend

Tot op de laatste moment bleef het spannend wanneer fietsers weer door de passage mochten fietsen. Een maand na opening van het museum, vanaf 13 mei dus, zou fietsen weer mogen als het veilig kon.

En toen was er vlak voor 13 mei een rapport van deskundigen dat zei dat het veilig kon met een aantal kleine maatregelen: tegels met fietssymbolen in het fietspad en een draaiboek om de voetgangers en de wachtrijen in goede banen te leiden. Het bestuur van Zuid vond het nemen van die maatregelen kennelijk erg moeilijk en beweerde nog weken of maanden daarvoor nodig te hebben. Daarom mochten fietsers er van hen voorlopig

alleen 's avonds en 's nachts doorheen. Dat was in ieder geval het grootste deel van het etmaal, probeerde men het goed te praten.

Gelukkig heeft de centrale stad hierop ingegrepen en Zuid geholpen bij het snel treffen van de maatregelen. De Fietsersbond had inmiddels al besloten om op maandag 13 mei om 18 uur de opening van de onderdoorgang te te vieren. En vlak voor dat feestje werd bekend dat fietsers de volgende dag ook gewoon overdag door de passage mochten.

Alleen op de drukke uren in het weekend zal de passage een aantal weken nog voor fietsers gesloten zijn. De groep van deskundigen onderzoekt hoe het met de fietsers erbij gaat en of ook die laatste beperking eraf kan. (Mdl)

water. Dat ook de gemeentelijke politiek niet bezwaken is onder het angst zaaien van de tegenstanders, dat nog steeds doorgaat, verdient een compliment. Hoewel, eigenlijk is het bijna vanzelfsprekend in een stad als Amsterdam.

Dat zal iedereen die het verderop in deze OEK (p. 7) aangekondigde boek *De Fietsrepubliek* van Pete Jordan (ook in het engels verschenen als *In the City of Bikes*) heeft gelezen, kunnen beamen. (JK)

Fietsvriendelijkste

Volgens de rangschikking van Copenhagenize blijkt ook in 2013 Amsterdam de meest fietsvriendelijke stad ter wereld (1 van 150 steden). Copenhagenize: "De stad blijft het in alle opzichten

goed doen. Amsterdam doet bijna alles goed. De fiets-atmosfeer is ontspannen, plezierig en zo gewoon als maar kan. Dit is de enige plek op onze planeet waar angst zaaien tegen fietsen niet bestaat en dat is te zien. Er zijn maar weinig plekken waar

we aan door de stad fietsen zo veel genoeg beleven." Overigens heeft de rel rond de onderdoorgang duidelijk gemaakt dat angst zaaien in Amsterdam wél bestaat, maar gelukkig niet aanslaat.

Bron: copenhagenize.com/index

Nieuw logo Rijks

We waren blij verrast toen we in *De Speld* (speld.nl) lezen: "Fietzersbond blij met nieuw logo Rijks Museum". Maar we konden het ook niet laten kritisch te zijn. Het nieuwe logo suggereert namelijk dat het museum – en in ieder geval rijk en museum – door de fietsers verdeeld of zelfs verscheurd wordt. En dat is wel het laatste dat we zouden willen.

Daarom stellen we bij deze een alternatief voor, één dat niet fietsers afbeeldt als snelheidsduivels die belangrijke bondgenoten uit elkaar zouden willen spelen. In ons voorstel drukken we juist de hoop uit dat rijk en museum – en dus het rijksmuseum – het als hun opdracht zien om fietsen als nationaal erfgoed onder hun hoede te nemen. Ze mogen ons natuurlijk ook sponsoren. (JK)



Nieuwe logo volgens De Speld



Ons voorstel



Op 1e Pinksterdag werd het nieuwe Amsterdam Fietsmuseum geopend met een fietsoptocht die natuurlijk ook de onderdoorgang in het zonnetje zette

Nog Amsterdammer?

In navolging van het spraakmakende boekje *Hier word je slimmer van* (zie edge.org) heeft het onvolprezen O+S bij gelegenheid van de jaarwisseling het boekje *Hier word je Amsterdammer van* uitgebracht.

Een leuke woordspeling natuurlijk, maar een beetje verrassend is wel dat er maar weinig aandacht besteed wordt aan de fiets en dat die weinige aandacht (op 1 pagina) bovendien uitgaat naar zaken

die volgens ons nou niet de meest pregnante of prangende zijn.

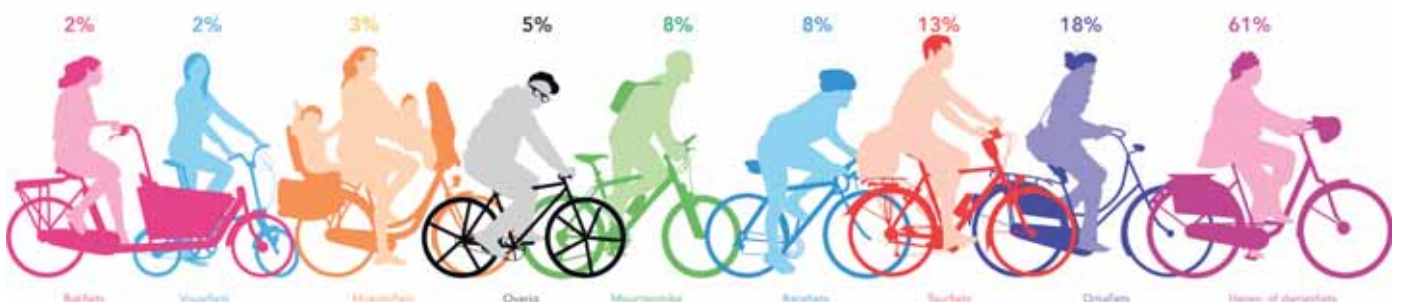
Het gaat om de hoeveelheid fietsen in de stad (zie ook p. 16), de gedachte dat de fiets "een sterk nationaal symbool" is en het feit dat de "gewone zwarte fiets" op z'n retour zou zijn.

Wel staat er een aardig plaatje bij dat we de lezers niet willen onthouden (hopelijk met toestemming van de copyrighthouders).

Maar niet zonder een waarschuwing: de zwarte fiets in het plaatje (ziet eruit als een fixie) staat niet voor die 'gewone zwarte fiets' (samen met de omfiets nog altijd 79% van de fietsen in de stad), maar juist voor de categorie 'overig' en dat zijn de meest ongewone fietsen die in Amsterdam rondrijden, zoals de ligfiets, tandem, cruiser, elektrische fiets, Kronan en – inderdaad – de fixie van het plaatje. (JK)

***Hier word je Amsterdammer van* is overigens te downloaden via bit.ly/11DZb48.**

Welke fietsen hebben Amsterdammers?



©Jorris Verboon/Chantal van Wessel/Het Parool, bron: O+S

Scootervrij fietspad

Sinds 17 januari mogen in de Jan Pieter Heijestraat in West snorfietzers niet meer op het fietspad. Dat kan daar, vindt het stadsdeel, omdat het een 30 km/u straat is met drempels die die snelheid afdwingen.

Hoewel de maatregel met verschillende borden en zelfs markering op het wegdek werd aangegeven, werd er in de praktijk weinig gehoor aan gegeven. De indruk was dat snorfietzers eigenlijk niks in de gaten hadden of de maatregel gewoon niet begrepen.



Dat werd duidelijk toen het stadsdeel na 3 maanden op een ochtend 3 uur lang snorfietzers op het fietspad aanhield om ze te wijzen op hun overtreding. Het ging allemaal heel gemoedelijk, niet met bekeuringen maar met uitleg, advies en een ludiek bedoelde 'gele kaart'.

Ik spreek een mevrouw op een kleine (heel vieze) Spartamet (de oer-snorfiets) die het fietspad op wil. Ze vertelt dat ze niet op de rijbaan durft te rijden, want dan wordt ze de berm in geduwd door auto's. Haar snorfietje rijdt heel langzaam, zegt ze. Ook zegt ze dat ze naar de

rechter gaat om het aan te vechten als snorfietzen overal op de rijbaan moeten, want dat is toch het plan, denkt ze. Als ik zeg dat dat niet de bedoeling is, zegt ze het verwarrend te vinden. In de Jan Piet moet je op de rijbaan, in de andere straten mag dat juist niet en moet je op het fiets-

pad. Ook mijn uitleg over verplichte en onverplichte fietspaden komt niet heel snel door. Ze denkt dat de snorfiet helemaal verboden wordt. En ze vindt mijn advies om een elektrische fiets te nemen wel leuk, maar duur en van het fietsen krijgt ze zere benen... Dat die zere benen misschien juist bij beweging, fietsen dus, gebaat kunnen zijn, daar vindt ze misschien wel wat in zitten. Een ander voordeel zou kunnen zijn, opper ik, dat een kapotte fiets meestal eenvoudiger te repareren is dan een kapotte scooter. Maar toch, sputtert ze, een elektrische fiets is voor haar wel lastig, ze heeft geen plek om die binnen te stallen...

Even later parkeert ze haar Spartamet een paar huizen verder voor de coffeeshop. Als ze naar binnengaat, ziet ze eruit als iemand met zere benen die heel wat te vertellen heeft over wat haar nu weer is overkomen.

In juni of juli gaat het stadsdeel weer de straat op om overtredende snorfietzers aan te spreken, en nu wat strenger, misschien vallen er zelfs wel bekeuringen. (Mdl)

Een nieuw Meldpunt

meldpunt.fietsersbond.nl

De Fietsersbond is gestart met een nieuw Meldpunt dat veel beter werkt dan het vorige. Ook zijn er apps voor Android en iPhone zodat je, als je in het bezit bent van een smartphone, direct vanaf de straat een melding kunt doen, eventueel voorzien van een foto. Het Meldpunt 'weet' van iedere straat wie de wegbeheerder is en iedere melding gaat automatisch naar de juiste wegbeheerder. In Amsterdam zijn dit de stadsdelen. De meldingen zijn ingedeeld in categorieën zoals bijvoorbeeld 'Fietsparkeren' of 'Verkeersgedrag' en daarbinnen kun je dan weer kiezen voor bijvoorbeeld 'Overvolle rekken' of 'Vaak overlast van scooters op het fietspad'.

Naast het zelf doen van een melding kun je ook de meldingen van anderen

steunen door erop te stemmen. Ook kun je commentaar plaatsen. Naast problemen kun je ook ideeën inbrengen.

Een idee gaat pas naar de wegbeheerder als 10 medestanders je idee steunen. Via Facebook en Twitter kun je mensen oproepen om op je probleem of idee te reageren. Iedere melding heeft een eigen URL waardoor het heel makkelijk is om ook via de mail over een melding te communiceren.

We roepen iedereen op gebruik te maken van het Meldpunt.

Meldpunt moderator

Ook als afdeling willen we met het Meldpunt aan de slag. Hiervoor zoeken we vrijwilligers. Als vrijwilliger krijg je een inlogcode waarmee je het Meldpunt in je eigen wijk of buurt kunt beheren. Dit houdt bijvoorbeeld in het weghalen van

Hier kan het beter!



Meld het op
meldpunt.fietsersbond.nl



meldingen die niet goed zijn (spam) of van meldingen aangeven dat ze zijn opgelost (indien de melder of de gemeente dit niet doet). Op die manier blijft het

Meldpunt schoon en actueel.

Ook krijg je als vrijwilliger inzicht in alle meldingen binnen Amsterdam en kun je de database van alle meldingen downloaden. Zijn meldingen ernstig en pakt de gemeente het niet aan dan kun je zo'n melding eventueel aankaarten bij het stadsdeel, ermee naar de knelpuntengroep komen, of hierover contact opnemen met de beleidsmedewerkers

Meedoen?

Heb je belangstelling; geef je dan op bij Teeja Arissen (zie onder). Na aanmelding krijg je bericht over een informatieavond die we organiseren en waarbij we je wegwijs maken in het Meldpunt. Als er veel mensen meedoen organiseren we deze avonden per wijk of per stadsdeel.

teeja.arissen@fietsersbondamsterdam.nl

van de afdeling. Andersom zullen we jou af en toe benaderen met vragen over ontwikkelingen in de wijk. Als je dat tenminste wilt. (MP)

Voor een goed overzicht van de mogelijkheden en taken kijk je in de 'help' voor afdelingen van het Meldpunt vind je via: bit.ly/11E4As3.

Duizelingwekkende drukte achter het Centraal Station

De drukte achter het Centraal Station op het fietspad langs het IJ is niet te harden!

Regelmatig neem ik de pont naar Amsterdam Noord. Ik kom vanaf de Oostzijde en als ik eenmaal langs het IJ fiets, valt het me op dat het nog een behoorlijk lange strook is langs het water. Een benauwde strook ook, waar ik regelmatig overal ogen in mijn kop moet hebben. Alles raast langs elkaar heen. De stroom voetgangers bij de oversteekplaatsen die noodgedwongen voor je wielen lopen zijn net zo moeilijk te ontwijken als bij een ouderwets computerspelletje. Zo'n spelletje waarbij je met je poppetje de andere poppetjes niet mag raken en bij elk level gaan ze sneller en worden het er steeds meer. Omdat het hier nog altijd om mensen van vlees en bloed gaat, maakt mijn hart talloze keren een noodsprong van de schrik. Gelukkig heb ik als kind mijn reactievermogen spelenderwijs kunnen trainen.

Hoe gevaarlijk en onoverzichtelijk kan een verkeerssituatie zijn? Ik ben nog niet zo lang geleden bijna een keer aan de dood ontsnapt. Een scooter reed frontaal op mij in en ik kon hem nog maar net ontwijken.

Als ik eenmaal op de pont ben en mijn positie heb ingenomen, kom ik langzaam tot rust.

Aangekomen in Noord slaak ik een zucht van verlichting. Het ruikt er anders, frisser en minder naar uitlaatgasen. Vreemd vind ik het niet dat ik eenmaal daar niet meer terug wil naar de



overkant.

Toch is het moment onontkoombaar. Ik woon immers aan de 'goede kant' van het IJ?

Het gebeurde een keer rond een uur of vijf in de middag dat ik van de pont kwam richting het Centraal Station. Het zag zwart van de mensen. Het zag zó zwart van de mensen dat ik een tijdje vaststond in die benauwde strook langs het IJ. Ik kon werkelijk niet meer vóór of achteruit.

"Is hier nou echt niks aan te doen?" riep ik naar de vriendin met wie ik samen was.

"Natuurlijk niet, 't is crisis weet je."

"Ja maar als er nou mensen verongeluk-

ken in deze bloedlinke situatie?"

"Dat geeft toch niet, dan is er gewoon weer iemand minder, we zijn toch overbevolkt," opperde ze droog.

Later toen we vermoeid zaten uit te puffen, zei ik dat ik het toch wel heel fijn zou vinden als er een pont komt die mensen vanaf de Oostzijde naar de Buiksloterweg brengt.

"Die komt toch nooit. 't is crisis, dat zei ik toch."

Een paar dagen later las ik ergens dat GroenLinks echt serieus bezig is met deze optie.

Nu hoop ik vurig dat die pont er gauw komt. Crisis of niet! (FF)

Vrachtfietsen – deel 2

Groeiende branche of doodlopend spoor?

Aan de ene kant groeit het aantal bedrijven dat vrachtfietsen inzet snel. Aan de andere kant is het voor éénpitters die pakjes en kostbare documenten snel van de ene plaats naar de andere moeten brengen een heel moeilijke tijd. In de vorige OEK spraken we met eenpitter Fietsvriend. Deze keer Arne Melse van een 'grote jongen', DHL.

Sinds 1997 zet DHL in Amsterdam fietsers in om brieven en pakjes op te halen en te brengen bij klanten, zowel zakelijk als particulier. De directe aanleiding om naast de vrachtwagens en bestelbusjes nu ook fietsen – en een rondvaartboot van Lovers – in te zetten vormden de opstoppingen die de auto's met zich meebrachten, met name op de grachten, en de daarmee gepaard gaande en steeds toenemende stroom bekeuringen. Het eerste was slecht voor het imago van DHL, het tweede voor de bedrijfsomzet. De boot heeft een heuse Lovers-kapitein aan het roer.

Nu rijden vier citybikes van DHL door Amsterdam en een racebakfiets, die met z'n twintig kilo aan aluminium veel lichter is dan gewone bakfietsen, die meer dan twee keer zoveel wegen. Alle citybikes hebben zeven versnellingen en zijn even groot en worden door zowel mannen als vrouwen bereden, van alle leeftijden: van studenten tot 50-plussers. Tromm aan het Europaplein heeft bij de aanschaf van de citybikes geadviseerd en daar zijn de Amsterdamse fietsen ook in onderhoud. De koeriers zijn allemaal bij DHL in dienst en hebben kleine – vaak nuluren – contracten tot grotere van 30 uur per week. Natuurlijk moeten ze fit en gezond zijn, in weer en wind willen en kunnen fietsen, sociaal vaardig, accuraat en gestructureerd. Routekennis spreekt voor zich. Melse: 'We houden graag sollicitatiegesprekken in de winter. Als je dan interesse hebt in een baan als fietskoerier, is de kans groot dat je lang blijft.' Het gebied waar een vrachtfietser zijn of haar rondes rijdt, is beperkt van omvang; een straal van ongeveer vijf kilometer. Van meet af aan is dat de grachtengordel, het Museumkwartier, Oud-West en

rond Artis. Dat is inmiddels uitgebreid met aantrekken- de gebieden als de Zuidas en rond de Arena. Maar ook het toenemend aantal webshop-aankopen in bijvoorbeeld de Pijp en de Rivierenbuurt leidde ertoe dat ook hier steeds vaker de gele fietsen te zien zijn. Per shift rijdt een koerier zo'n 25 à 30 kilometer in drie tot vier uur. Daarvan zit-ie ongeveer een kwart op de fiets, driekwart bestaat uit trappenlopen, controleren van de vracht en de adresgegevens en contact met de klant. De bestellingen worden vooraf grofweg op postcode geselecteerd en de koerier bepaalt zelf zijn of haar specifieke route.

De private markt groeit, mede door het toenemend aantal webshops en bestellingen hierop. Dat betekent dat nu de zakelijke en private markt ongeveer even groot zijn. Binnen de zakelijke markt zijn in Amsterdam banken en uitgeverijen oude klanten en de creatieve industrie is relatief nieuw. Als de fietsen niet worden gebruikt, staan ze droog in een reguliere fietsenstalling. Ook op industrieterreinen rukt de vrachtfietser op, deze kan sneller een ophaal- of afgiftehandeling verrichten dan een collega met gemotoriseerd vervoer. Met de fiets kom je immers tot pal voor de deur. In Noord rijdt een bestelbus, omdat de afstanden relatief groot zijn.

Een pakje uit Zuid-Korea naar het Singel

Welke weg legt een handzame bestelling – dus niet zwaarder dan twintig kilo en passend in de rugzak van een fietskoerier – af die uit bijvoorbeeld Zuid-Korea komt? Van een willekeurige plaats in Azië wordt deze naar Hong Kong gevlogen, het verzamelpunt op dat continent. Daar wordt het pakketje gescand en naar



Arne Melse

Leipzig gevlogen, het eerste Europese verzamelpunt. Vandaar gaat het per vliegtuig naar Schiphol. Daarvandaan met de vrachtauto naar Hoofddorp, het regionale distributiecentrum en vandaar met de bestelbus naar de Herengracht, een van de ligplaatsen van de DHL-boot. Daar pikken de fietskoeriers het pakketje op, doen het op de rug of voorin de racebakfiets en even later kan er worden aangebond op het Singel. Een Amsterdamse pakketje naar Zuidoost Azië legt dezelfde route af in omgekeerde volgorde. Op elke overdrachtsplaats wordt het pakje gescand, wat de verzender en ontvanger kunnen volgen. De laatste kilometers – in vaktermen 'the last miles' – zijn de meest kostbare van het hele traject. Mede daarom is het inzetten van de fiets aantrekkelijk: goedkoper in aanschaf en onderhoud dan een bestelbus.

In de rest van Nederland

Vanwege het succes dat al ruim vijftien jaar met vrachtfietsers in Amsterdam wordt geboekt, wordt sinds dit jaar ook in veel andere steden met DHL Express gefietst. Arne Melse, begonnen als fietskoerier bij DHL – een bijbaantje naast zijn studies politicologie en planologie – is nu projectmanager Nederland bij dezelfde grote speler in vrachtvervoer. In deze functie is hij verantwoordelijk voor de uitrol, of zoals hij het zelf noemt 'invoer' van de fietsroutes in twintig andere steden in Nederland, met 35 routes. Zo zijn de bestelauto's in Den Haag, Delft en Rotterdam vervangen door fietsen. Andere middelgrote steden als Arnhem, Enschede, Maastricht en Groningen volgden. DHL zet niet alleen fietsers in om de kosten te drukken; de multina-

tional wil de uitstoot van CO2 in 2020 substantieel hebben teruggebracht. En dit lijkt te lukken zoals blijkt uit het feit dat tussen 2009 en 2011 deze uitstoot met 25% afnam in Nederland. Daarnaast rijden er 57 vrachtwagens op (bio-)aardgas en draaien de gebouwen volledig op groene stroom. Ook in de steden waar nu de (bak)fietsen worden ingezet, gaat het om de 'last miles'. De vrachtfietsers worden door buitenlandse toeristen gezien als een echt Nederlandse attractie. Regelmatig worden ze gefotografeerd en beschouwd als net zo Dutch als windmills & tulips.

Crisis

Frédérique Martin, van de afdeling communicatie, licht toe hoe de logistieke sector het als eerste merkt als het slechter gaat met de economie. 'Bedrijven maken eerst hun voorraden op voor ze

nieuwe bestellen en zoeken naar goedkopere manieren van transport.' Maar de sector merkt ook weer als eerste als het beter gaat. Met TNT Express, UPS en Fedex is DHL één van de grote spelers op het logistieke veld. UPS en Fedex

zijn Amerikaans en daar het grootst. De Nederlandse bedrijven DHL en TNT zijn leidend in Europa. Enthousiast vertelt ze over de drie netwerken in Nederland: de tijdskritische zendingen die per fiets worden vervoerd, de binnenlandse die



foto's DHL

Arne en 3 collega's

met veel volume per vrachtwagens worden vervoerd en het consumentengoed dat binnen de landsgrenzen via selectvracht wordt vervoerd. (tekst AMR)

Meer over DHL: www.dhl.com

Opgelet: fietsparkeren in het bestemmingsplan

Er is een wetswijziging aangenomen die gemeenten verplicht het fietsparkeren bij bestemmingen in de bestemmingsplannen te regelen. Dus als een bestemming in zo'n plan benoemd wordt waarvan vaststaat dat daar veel mensen op de fiets op afkomen – zoals een station, een stadsdeelkantoor of een andere maatschappelijke voorziening, dan moet daar ook voldoende fietsparkeerruimte gere-

geld worden.

De verplichte fietsberging bij de woning zit inmiddels in het nieuwe Bouwbesluit, maar de fietsparkeernormen voor utilitaire gebouwen verdwijnen uit het Bouwbesluit. Daarvoor in de plaats kan – en moet – het fietsparkeren dus geregeld worden via het bestemmingsplan. Als één van de eerste heeft de gemeente Utrecht een nota Parkeernormen Fiets

en Auto (bit.ly/13wR7A7) opgesteld met gedetailleerde fietsparkeernormen. Ook in Amsterdam hebben we de politiek attent gemaakt op deze nieuwe aanpak en zullen zelf opletten dat dit bij nieuwe bestemmingsplannen niet vergeten wordt. Intussen hebben we dit al gedaan bij de zienswijzen die de deur uit zijn gegaan naar o.a. stadsdeel Noord en Zuid. (JK)

Hoe wordt Amsterdam weer fietsstad nummer 1?

In het kader van bovenstaande vraag werd eind vorig jaar een symposium gehouden. Daar kwam aan het licht dat in Amsterdam zo'n kwart van de fietspaden smaller is dan 2 meter. Te smal dus, zeker gezien de toename van het aantal fietsers dat er gebruik van maakt. Twee stadsdelen die er wat krapte uitspringen zijn Centrum en West: daar is meer dan 50% van de fietspaden te smal. Ook blijkt dat bijna 20% van de drukste fietsroutes in Amsterdam niet duurzaam veilig zijn ingericht. Op dat punt komen de stadsdelen Centrum en Zuid er het slechtst uit met resp. 26 en 22%. Positie-

O P I N I E

ve uitzonderingen zijn Noord en Nieuw-West (en het havengebied Westpoort): daar zijn de drukste fietsroutes allemaal duurzaam veilig ingericht.

De inzet van de gemeente om voor 2016 15 km rood asfalt aan te brengen op fietsstroken en fietspaden, steekt hier wel erg mager tegen af. Zeker als je in aanmerking neemt dat de 42 miljoen die daarvoor nodig is komt uit de pot die sowieso beschikbaar is voor wegreconstructies... (JK)



niet duurzaam veilig in Zuid

'Eigenlijk is er niets veranderd'

Over meer dan een eeuw fietsen in Amsterdam

Van Pete Jordan, vaste columnist van OEK, verscheen kortgeleden het vuistdikke boek *De fietsrepubliek*. Zes jaar geleden oogste hij met name in de VS veel aandacht met het boek *Dishwasher* over zijn maar gedeeltelijk gelukte ambitie om in alle 50 staten van zijn vaderland bordenwasser geweest te zijn. Hoewel zijn nieuwe boek al de nodige publiciteit heeft gekregen, kan OEK natuurlijk niet achterblijven en dus ging ik bij hem langs.

Al in de VS was Pete erg geïnteresseerd in stadsfietsen, fietsen in grote steden, maar daar was in de jaren '80 en '90 van de vorige eeuw helaas weinig te observeren. Portland (Oregon), de fietsstad van de VS, was een gunstige uitzondering, maar daar leek iedereen die ook fietste meteen een vriend. 'Volkomen vreemden groetten me, omdat ik ook fietste. Of ze drukten op hun fietsbel als groet. Wat een verschil toen ik in Amsterdam aankwam. Hier is de bel echt een alarmsignaal', aldus Jordan. Diezelfde interesse vormt de basis voor zijn jarenlange studie, observaties en tellingen. Als hij zo'n boek als het zijne had gevonden, toen hij in 2002 naar Amsterdam kwam, zou hij daar erg blij mee geweest zijn.

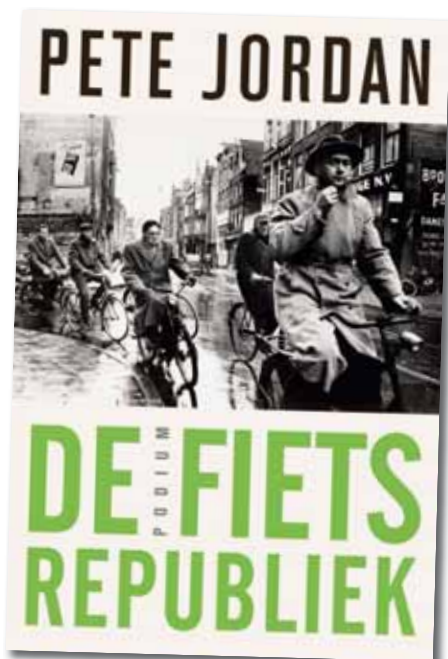
Er was gewoon niet zo'n boek

Natuurlijk weet hij waarom hij zo ver terug in de geschiedenis van Amsterdam en van het fietsen ging (tot eind 19e eeuw). 'Het heden is vooral vanuit het verleden te verklaren.' Zijn studie aan de UvA (Stedelijke ontwikkeling) is hem de afgelopen jaren goed van pas gekomen. Misschien ook wel omdat toen zowel de docent Geschiedenis als de docent Transport hem geen informatie konden geven over de rol en betekenis van de fiets in Amsterdam, is Pete met dit project begonnen. In zijn speurtocht – die langs allerlei archieven voerde waar hij dagen-, wekenlang krantenarchieven doorploegde maar ook vele tijdrovende observaties behelsde – stuitte Pete op de uitgave Allemaal op de fiets uit de jaren '70. Slechts anderhalve pagina was gewijd aan fietsen in de oorlog. Vorig jaar verscheen een vergelijkend onderzoek over de verschillen en over-

eenkomsten tussen fietsen in Duitsland en Nederland in de periode 1890 en 1940. Jordan vreesde even dat zijn monnikenwerk voor niets was geweest en dat de onderzoekster het gras voor zijn voeten had weggemaaid. Maar nee. 'Het was zo "boring", zo verschrikkelijk saai om te lezen.' Jordan kent de kunst van het combineren van gedegen onderzoek met prettig leesbaar schrijven. Hij beschouwt zichzelf dan ook meer als schrijver dan als geschiedschrijver of journalist.

Niets nieuws onder de zon

Wat Pete misschien wel het meest heeft verrast is dat het negatieve beeld van het gedrag van fietsers in Amsterdam al decennia hetzelfde is. Het is niet onze jeugd van tegenwoordig waar zo over geklaagd wordt, al generaties lang is dat een Amsterdamse gewoonte. Ook in de jaren '20, '30 etc. gaf men af op het anarchistische, asociale en arrogante gedrag van fietsers. Pete zag het zelf als hij in Haarlem naar het Noordhollands Archief fietste. 'Daar stoppen ze wel voor rood. En dat is geen 15 kilometer van Amsterdam.' Het gaat vooral om een jaren-, misschien wel decennialang ingesleten cliché. Jordan telde het aantal fietsers op een film die anderhalf jaar geleden door DIVV werd gemaakt op het Mr. Visserplein en werd vertoond op een conferentie in de Rode Hoed. Negen fietsers reden door rood of tegen het verkeer in, en 147 deden dat niet. Slechts 5% maakte dus overtredingen, waarschijnlijk evenveel als in Haarlem. Maar hier hebben we een slecht imago. En dat dit niet alleen voor fietsers geldt, maar voor alle inwoners van Amsterdam kan



worden opgemaakt uit de woorden van burgemeester Van Hall (1957-1967): 'Amsterdam is een lastige stad, Amsterdamers zijn lastige mensen.' Maar geldt dit niet voor alle hoofdsteden, relateert Jordan...

Ook in de eerste oorlogsdagen klaagde de bezetter over de Amsterdamse fietsers. In de oorlog schreven de kranten over het vorderingsgedrag van de Duitsers: heel veel fietsen werden in beslag genomen; gammele exemplaren en damesfietsen werden gebruikt voor onderdelen. Veel Nederlandse krijgsgevangenen moeten zich met fietstechniek hebben bezig gehouden. Opmerkelijk vindt Pete dat in de naoorlogse kranten bijna geen woord meer over de gevorderde fietsen te vinden is. Maar dat is misschien niet zo vreemd, omdat toen gaandeweg bekend werd over de grotere en gruwelijker misdaden die in de oorlogsjaren waren begaan.

Nederlandse en Amerikaanse editie

Het was niet erg moeilijk een uitgever te vinden voor *De fietsrepubliek*. Pete's Amerikaanse agent – hij schreef het boek in het Engels – stuurde een aantal uitgevers een paar hoofdstukken en Joost Nijssen van Podium was meteen enthousiast en zette er een vertaler op. Kortgeleden verscheen het boek – In

the City of Bikes - ook bij HarperCollins in de VS. Die hebben in de ogen van Pete een veel te romantische cover gemaakt. Een oude foto met soft tonen. Nee, dan is hij veel contentier met de bijna kille omslag van De fietsrepubliek: een harde foto tussen hardgroene banden. Het is een kloek werk, 342 pagina's zonder de noten, maar meer dan de moeite waard voor iedereen die van fietsen, Amsterdam, geschiedenis en een goed boek houdt! (AMR)

Pete Jordan, De fietsrepubliek.
Uitgeverij Podium, Amsterdam. € 22,50



eigen foto Pete Jordan

Pete Jordan

De jaren 70: Dood aan de auto!

Hoofdstuk 19 van De Fietsrepubliek gaat over de jaren 70 en dus ook over het ontstaan van wat uiteindelijk de Fietsersbond is geworden. Met toestemming van de uitgever bieden we hier een inkijkje in wat Pete heeft ontdekt over de rol van Provo en Luud Schimmelpennink in dat ontstaan. Niet alleen informatief voor vooral onze jongere lezers, maar hopelijk ook een smaakmaker voor diegenen die nog aarzelen of ze het hele boek moeten lezen.

In 1975 kwamen leden van allerlei activistengroepen samen in Utrecht om een nieuwe, nationale beweging op te richten die de belangen van fietsers zou behartigen. Men noemde de club de ENWB – wat stond voor Enige Echte Nederlandse Wielrijdersbond. De naam was regelrechte kritiek op de ANWB, omdat dit grote verbond met de naam Algemene Nederlandse Wielrijdersbond vrijwel alleen de belangen van automobilisten verdedigde, en zich ook nauwelijks bekommerde om het milieu. Weliswaar was de ANWB in de jaren tachtig van de negentiende eeuw als wielrijdersverbond opgericht, maar sinds het begin van de twintigste eeuw was de bond de grootste spreekbuis voor automobilisten geworden.

‘Ons doel is mensen te stimuleren om het bezit van de straat weer terug te nemen,’ zei de voorzitter van de nieuwe organisatie, Jan Wittenberg. Een van de eerste leden was mevrouw Maria C.J. Snethlage, die zich op 80-jarige leeftijd herinnerde dat ze als jonge juffer had leren fietsen op de allang verdwenen

wielrijdersschool Fongers. Hoewel mevrouw Snethlage nog steeds regelmatig door Amsterdam fietste, was het niet haar gevorderde leeftijd die invloed had op haar fietsgedrag, maar de geparkeerde auto's waarmee de straten vol stonden en de automobilisten die de fietsers de weg afsneden (halverwege de jaren zeventig was ze tweemaal door een auto aangereden). ‘Mijn hart is nog nooit naar een auto uitgegaan. Ik ben een beetje een autohater. Geef mij mijn fiets maar!’ vertelde mevrouw Snethlage. ‘Toch voel ik mij als fietser in Amsterdam een beetje de koning van de weg, want per fiets kruip je overal door.’

Na de drie grote fietsdemonstraties in 1974 werden in de zomers van 1975 en 1976 opnieuw fietsacties gehouden die steeds meer mensen op de been brachten: 3000 in 1975, 4000 in 1976. In juni 1977 werd een nog grotere demonstratie een feit: 9000 Amsterdammers, onder wie ook ouderen en families met kinderen, reden een route van

het Beursplein tot het Vondelpark. De enorme stoet bereikte een lengte van een kilometer.

Een folder die voor de demonstratie werd uitgereikt, lichtte deelnemers in over de geplande route en behandelde ook de vraag hoe je om moest gaan met iemand die zich hevig geïrriteerd toonde door de demonstratie: ‘Vermijdt rottigheid met automobilisten. Met schreeuwers hoef je niet op de vuist te gaan. Er vallen al slachtoffers genoeg (in het verkeer). Misschien rijden ze, door je waardig gedrag, de volgende keer wel mee. Op de fiets.’ Een aantal geblokkeerde automobilisten trakterde de fietsers inderdaad op flinke scheldpartijen. ‘Rotzakken,’ schreeuwde er eentje, ‘vanavond vragen jullie weer een lift!’

Een opvallend onderdeel van de demonstratie van 1977 was een goed georganiseerde onderbreking op het Museumplein, waar duizenden fietsers op straat naast hun fiets gingen liggen om de drieduizend verkeersslachtoffers te symboliseren die jaarlijks in Nederland vielen. Na een moment stilte en een korte toespraak stonden de fietsers op en rinkelden met hun duizenden bellen. Toen fietsten ze ‘voor hun leven’ naar de afsluitende feestelijkheden in het Vondelpark.

In 1978 verklaarde Luud Schimmelpennink, de voormalige provovoorman, bedenker van het wittefietsenplan en een van de voornaamste organisatoren van deze jaarlijkse fietsdemonstraties,



15.000 fietsers demonstreerden in 1978 op het Museumplein

dat deze demonstratie, de zevende grootschalige in vier jaar, de laatste zou zijn. 'Wij stoppen met het patroon van jaarlijkse acties. Deze demonstratie is voor ons het eind van het verhaal. Wij willen nu eens een keer uitvoering van onze plannen zien waar we zoveel tijd, geld en energie in steken. Amsterdam is nog niet verziekt. Met weinig middelen kan de stad weer worden wat zij hoort te zijn. Een menselijk geheel, waar kinderen weer zelf naar school kunnen gaan.'

De timing van deze laatste protestactie was gekozen om zo veel mogelijk invloed te hebben op het gemeentebestuur – de tocht werd vier dagen voor de gemeenteraadsverkiezingen gehouden. De organisatie had een juiste inschatting van het aantal deelnemers gemaakt: 15.000 fietsers deden mee. Om deze enorme massa mee te laten doen werden ze in drie kleinere groepen verdeeld. Elke groep reed vanaf de Dam een andere kant op en ze volgden verschillende routes om weer samen te komen in het Vondelpark, waar verschil-

lende cabaretiërs en bands optraden (Van Kooten en De Bie, Band Zonder Naam) en waar Schimmelpennink de menigte toesprak.

Vier dagen later werden alle inspanningen voor de demonstratie beloofd. De nieuw gekozen gemeenteraad bleek veel sympathie op te brengen voor de benarde positie van de fietsers. Veel gemeenteraadsleden zagen in dat het Verkeerscirculatieplan (VCP) – in essentie het verkeersbeleid van Amsterdam – onevenredig veel aandacht besteedde aan het autogebruik ten opzichte van andere vervoersmiddelen. Daarom werd in november 1978 een nieuw VCP aangenomen, dat vermindering van autoverkeer en parkeerruimte in het centrum, stimulering van het openbaar vervoer en meer aandacht voor de behoeften van voetgangers en fietsers wilde nastreven.

Deze voorstellen voor de verandering van het verkeersbeleid stuitten echter op zekere tegenstand,

of zoals een raadslid de dwarsliggers tijdens een debat betitelde: 'de club van autogekken'. 'VCP: Verkeerscirculatieplan? [Ik wil] zeggen VCP: Verkeerschaotische Planning,' zei een van die 'autogekken', de leider van de VVD-fractie, die vreesde dat het plan automobilisten de stad uit zou jagen. De tegenstanders waren echter relatief klein in aantal: het plan werd met 38 tegen 7 stemmen aangenomen. (Van de zeven partijen in de raad, stemden alleen VVD-leden tegen.)

Dertien jaar nadat de Provo's het gemeentebestuur vroegen om het fietsen in de stad te bevorderen, na acht jaar van (guerrilla-achtige en grootscheepse) straatprotesten, na een energiecrisis doorstaan te hebben, na verhoogde aandacht voor milieuvervuiling en leefomgeving, na de oprichting van een bond die de belangen van fietsers behartigde, leek eindelijk op bureaucratisch niveau de situatie voor de fietsers te verbeteren. 'Het beleid moet de komende jaren sterk worden gericht op de bevordering van het fietsklimaat,' stond in het nieuwe plan. Het leek erop dat de fietsers uiteindelijk zouden gaan overwinnen.

Met toestemming overgenomen uit *De Fietsrepubliek*, pp. 315-318



Leden van de ENFB blokkeren in 1979 uit protest de Spiegelgracht. Uiteindelijk met succes.



Sport in het Vondelpark. 1892.

Ook van alle tijden is de drukte in het Vondelpark en het klagen over het wangedrag van fietsers daar. Hierboven een spotprent van Johan Braakensiek uit 1892, hieronder links een foto uit dezelfde tijd waarop het 'druk' is en rechts een foto uit 1927 met jeugdige speels spetterende fietsers, maar wangedrag...?



Meer dan 100 jaar fietsdrukte

Het verschijnen van het boek *De Fietsrepubliek* is een goede aanleiding om hier in beeld te brengen dat drukte met fietsers in Amsterdam van alle tijden is.

Sommige van de foto's (incl. ondertekening) ontleen we met toestemming van de uitgever aan het boek van Pete, van andere foto's berust het beeldrecht bij het Stadsarchief Amsterdam (met dank) of bij onszelf.



Elders in deze OEK kunt u lezen over de huidige nijpende drukte bij de IJ-ponten. Hieronder twee beelden die duidelijk maken dat die drukte ook van alle tijden is. Links een foto uit ca. 1935 (van Wolf Suschitzky) van wachtenden op de De Ruyterkade bij het CS, rechts een foto uit 1952 (van Henk Jonker) met een stroom pontgebruikers die reikt tot aan de Meeuwenlaan.





Bijschrift *De Fietsrepubliek*: "Ca. 1940-41, Muntplein: In de eerste maanden van de bezetting nam het aantal fietsers in de stad enorm toe. Op de foto is te zien dat de fietsen en de banden nog in goede staat verkeren."



Bijschrift *De Fietsrepubliek*: "Mei 1942, Leidseplein: Een Joodse fietser draagt de door de nazi's verplicht gestelde davidster. Enkele weken later zouden de Duitsers de Amsterdamse Joden het bezit van een fiets verbieden."



Koningsplein jaren 30: rijden de fietsers hier op de stoep of is er geen stoep?

Blijkens de foto's hieronder is fietsparkeren bij het CS altijd al een knelpunt geweest, maar misschien nooit zo groot als nu.



(Deel van een) foto van Frits Lemaire, met 3 rijen auto's op de Overtoom, hoek 1e Const. Huygensstraat.





Nieuwe Fietsersbond Routeplanner

Dit voorjaar is de fietsrouteplanner van de Fietsersbond vernieuwd. De OEK probeerde de nieuwe planner uit.

Om te beginnen is de planner snel in beeld en ziet hij er fris uit. Het zoomen en verschuiven van de kaart gaat erg soepel. Maar bij het plaatsen van een routepunt op de kaart moet je voor ieder punt twee keer klikken; in de vorige planner was dat maar één keer. Ook het verschuiven van routepunten gaat lastig of lukt niet. Pas nadat je de route hebt laten berekenen, kun je routepunten opnieuw verschuiven. Het blijkt niet mogelijk om achteraf nog extra tussenpunten in de voegen. Je moet alle routepunten in één keer plaatsen en in de juiste volgorde. Hopelijk gaat dit snel verbeteren.

Mooi en jammer

Het is ook mogelijk om de routepunten tekstueel in te voeren. Een grote vooruitgang daarbij is dat er per routepunt nu één veld is waar je alles kunt invullen, dus zowel straatnamen, stations, adressen, postcodes, plaatsnamen of namen van allerlei locaties zoals campings e.d. Wil je tekstueel tussenpunten invoeren dan moet je eerst kiezen voor extra opties. Jammer is dat het scherm met opties de kaart deels bedekt. Hierdoor zie je niet onmiddellijk of jouw routepunten op de juiste plek staan.

Met alle routepunten op de juiste plek geeft de planner als vanouds sublieme routes. Kies je voor een ander routetype, dan wordt de nieuwe route onmiddellijk opnieuw uitgerekend en weergegeven. Dat is handig.

Een grote stap vooruit is ook het kunnen bewaren van routes op een eigen pagina. Omdat iedere route een eigen URL krijgt kun je ze ook zelf bewaren onder je favorieten. Dit biedt ongekende mogelijkheden. Hier is de route van het Centraal Station naar het kantoor van de Fietsersbond: bit.ly/10y7yXD

Bewegwijzerde en beknoppunte fietsroutes

Enkele jaren geleden zijn de vrijwilligers van de fietsrouteplanner begonnen met het invoeren van alle bestaande bewegwijzerde fietsroutes in Nederland. In de nieuwe planner worden deze nu ontsloten. Inmiddels zijn er ruim 70 beschikbaar en er volgen er meer. Je kunt ze zoeken op provincie, plaats of gewenste afstand. Liefhebbers van kant en klare rondjes kunnen direct op pad. Door Amsterdam loopt bijvoorbeeld de Fortenroute: bit.ly/10GjCHK.

Als vanouds is de planner geschikt voor het plannen van routes over de fietsknooppuntennetwerken en het netwerk van LF-routes.

Bij het plannen van een rondje is het nu mogelijk vooraf de gewenste afstand op te geven. Bij iedere muisklik geeft de planner vervolgens diverse rondjes vanaf een opgegeven beginpunt. Het is jammer dat het niet mogelijk is een rondje ook langs één gewenst punt te laten lopen.

Op de smartphone?

Een route langs molens in de buurt van Amsterdam leek ons leuk. Het uitstippen daarvan gaat goed. In het overzicht van de route worden de molens die je aandoet echter niet genoemd. Er wordt geen waarschuwing gegeven dat er in de route een pontveer is opgenomen. Om de route te fietsen downloaden we het GPS-bestand van de route. Het GPS-lijntje loopt helaas niet strak over de route wat het volgen van de route niet overal even makkelijk maakt. Met wat trucs en eigen software was dit te verbeteren, maar de planner moet natuurlijk zelf een goed bestand leveren. Het is niet mogelijk het GPS-bestand vanuit de planner direct naar je smartphone te mailen.

Werk in uitvoering

We zien een aantal leuke nieuwe dingen in de planner, zoals het kunnen bewaren van routes en het opvragen van kant en klare routes. Om echt prettig met de planner te kunnen werken moet er echter nog veel gebeuren. Projectleider Bas Hendriksen op het landelijk bureau van de Fietsersbond: "We hebben veel getest, maar sommige dingen komen pas bovendrijven als mensen de planner volop gebruiken. Dat is niet fijn, maar we leren er wel van. Het mooie aan deze planner is dat het eigenlijk continu werk in uitvoering is. Hij is nooit af. Zo kunnen we de Routeplanner altijd aanpassen aan nieuwe wensen."

Het is de bedoeling dat alle functies uit de oude planner ook in de nieuwe komen. Op dit moment mist nog de knop 'terugweg' waardoor je voor de terugweg alle routepunten opnieuw moet plaatsen. Ook ontbreekt nog de knop om de kaart leeg te maken om met een nieuw route te kunnen beginnen. Oude routepunten blijven soms hardnekkig op de kaart staan.

Volgens projectleider Bas Hendriksen worden veel punten de komende periode aangepast en verholpen. "Later dit jaar komen ook apps voor mobiele telefoons uit." (MP)

De nieuwe Fietsersbond Routeplanner is te vinden op routeplanner.fietsersbond.nl

Wie heimwee heeft naar de oude planner kan de provinciale planner nog gebruiken:

fietsersbond.nl/fietsrouteplanner/noordholland

Fietsroute door Beatrixpark

Of: hoe breed is een olifanten-pad?

Er komt toch een route voor fietsers midden door het Beatrixpark. De gemeenteraad heeft, na druk van bewonersgroepen en Fietsersbond unaniem een motie van de Partij voor de Dieren aangenomen voor een 'olifantenpaadje' voor fietsers dat min of meer uitkomt bij het tunneltje onder de Beethovenstraat.

Het precieze tracé wordt besproken door betrokkenen en Zuidas-ambtenaren in een bijeenkomst met als naam Co-creatie. Wordt het een kronkelig paadje waar fietsen 'mag'? Of komt er een goed alternatief voor de fietsroute door de Irenestraat die uitkomt bij de lastige kruising met de Beethovenstraat.

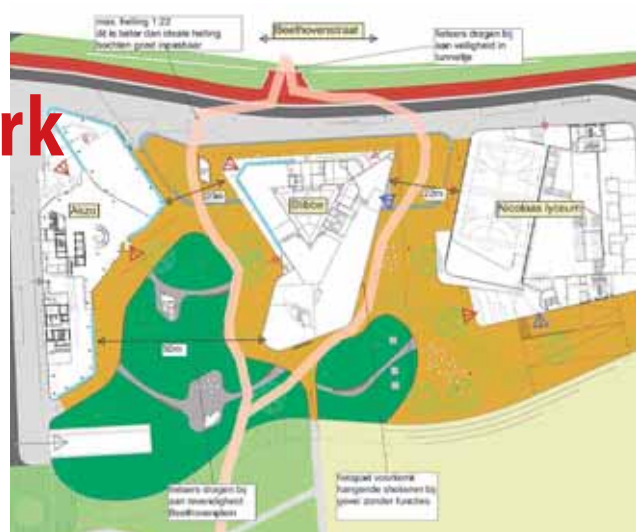
Verschillende belangen

Daar komen verschillende belangen aan de orde. Natuurlijk die van de wandelaars in het park, die liever niet overal fietsers en snorfietzers willen zien. Maar ook die van de fietsers, die graag snel en veilig van oost naar west willen. En de belangen van de Zuidas die de be-

staande plannen niet teveel wil aanpassen en moet letten op de kosten.

Volgens ons zijn die belangen niet strijdig: de Fietsersbond wil de route kort en direct, wat voorkomt dat fietsers 'uitwaaieren' in het hele park. Hij moet ook breed genoeg zijn (twee olifanten breed), zodat fietsers en wandelaars elkaar niet in de weg zitten. En zoveel mogelijk over het bestaande tracé, wat niet alleen de kortste route is, maar ook geld bespaart.

Overigens zal het nog een paar jaar duren voordat fietsers van deze route kunnen genieten, omdat door de huidige bouwwerkzaamheden de route door het



Op deze kaart staan twee mogelijk routes aangegeven die goed aansluiten op het fietstunneltje

park sowieso afgesloten is.

Hoewel er dus hard gewerkt wordt aan een fietsalternatief door het park, heeft de Fietsersbond toch beroep aangetekend tegen de weggonttrekking van het huidige fietspad. Enerzijds omdat het grootste deel van het fietspad gewoon zou kunnen blijven bestaan. Anderzijds omdat het verloop en de uitkomst van de 'Co-creatie' nog allerminst zeker is.

(GF)

Een missende schakel over het IJ

Stadsdeel Noord heeft steeds meer culturele trekpleisters, waaronder het EYE filmmuseum.

Bovendien wordt er aantrekkelijker gewerkt en gewoond. Ook zijn er diverse nieuwbouwwijkjes bijgekomen.

De drukte op de ponten en achter het CS neemt hierdoor jaarlijks met 10% toe. Waren er in 2011 nog 11 miljoen overzettingen, in 2012 is dit gestegen naar 12 miljoen (10% in één jaar).

Om een einde te maken aan de steeds vaker chaotische toestanden die daar het gevolg van zijn, wil GroenLinks een

extra pontverbinding, het Oostveer. Die pont zal niet alleen de bestaande verbindingen ontlasten, maar ook zorgen voor een aanzienlijke tijdswinst voor veel Amsterdammers. Een goede economische impuls is het bijkomende effect, zegt men.

Het Oostveer is een pont die gaat pendelen tussen het Java-eiland (Azartplein) in Oost en de Johan van Hasseltweg vlakbij de Meeuwenlaan in Noord (zie linksonder). Het is de bedoeling dat er elke 20 minuten een pont gaat varen.

Er moet nog wel gekeken worden naar de vaartijden. Als de pont alleen door de week van 9.00 tot 18.00 uur vaart, kost dit de gemeente 4 ton. Het dubbele is nodig om de pont dagelijks van 6.30 tot 22.30 uur te laten varen.

Stadsdeel Noord had al eerder de noodklok geluid over de toeneemende drukte bij de ponten, en nu gaat wethouder Wiebes daar extra fietsparkeergelegenheid creëren om de fietsers aan te moedigen de fiets niet op de pont mee te nemen. Deze maatregel is echter niet afdoende en biedt ook geen soelaas aan mensen die verder de stad in of uit reizen. Bovendien zijn vooral de scooters en snorfietzers debet aan het probleem.

Dat neemt niet weg dat de extra fietsnietjes intussen wel in een behoefte voorzien.

Daarom zou het mooi zijn als beide plannen doorgaan. Komend najaar valt bij de begrotingsbehandeling voor 2014 het definitieve besluit.

Voor het GVB is het in ieder geval een haalbare kaart, omdat de kades op korte termijn aangepast kunnen worden. De veerdienst kan bovendien verzorgd worden met bestaand materieel.

De bedoeling is dat in 2014 de dienst als proef wordt ingezet. (FF)



Een rode loper van Centrum naar de Zuidas

DISCUSSIE

De gemeente houdt jaarlijks bij hoeveel voertuigen de Singelgracht passeren, d.w.z. het centrum van de stad bereiken en verlaten. Daarbij worden ook fietsen geteld, althans tweewielers die op het fietspad rijden. Dus fietsers en snorfietzers. Uit de cijfers van 2003 tot 2009* blijkt dat het aantal fiets (en snorfiets) passages over de Museumbrug gedaald is met 2%. Opvallend, niet alleen omdat de gemiddelde stijging over alle toegangen tot het centrum 40% is, maar ook omdat het aantal brommers dat de Museumbrug passeerde in die periode verdubbelde. Nu kan er op die 40% wel



wat afgedongen worden omdat de groei hem vooral in Oost en West zit, waar in die periode nogal wat nieuwe woningen gerealiseerd zijn. Maar ook de direct omgevende passeerpunten van de Museumbrug laten een flinke groei in fietspassages zien: bij het Leidseplein is dat 16% en bij de Ferd. Bolstraat 27%.

De conclusie moet zijn dat er door de afsluiting van de onderdoorgang in die buurt minder van en naar het centrum

gefietst is. Dat is des te opvallender omdat de fietsroute over de Museumbrug een verbinding legt tussen twee gebieden waar nu juist een groei van het fietsverkeer te verwachten is. Schoolkinderen uit het Centrum bezoeken massaal scholen in Zuid. Kennismigranten zeggen desgevraagd dat Amsterdam zo lekker doorfietsbaar is, en dan bedoelen ze met Amsterdam de grachtengordel, Zuid en de as die van de Dam tot de Zuidas loopt.

Volgens de routeplanner van de Fietsersbond is de afstand tussen het Centraal Station en station Zuid 5,7 km en over een zgn. 'makkelijk doorfietsen' route in 19 minuten af te leggen. Wel deelt de routeplanner, lijkt het, in de malaise en wijst een route aan langs de Hobbemakade en reikt de onderdoorgang (nog) niet als optie aan.

Het is te verwachten dat de heropening van de onderdoorgang ertoe leidt dat het aantal fietspassages over de Museumbrug weer zal toenemen. Maar dat is niet voldoende en daarom valt te hopen dat gemeente en stadsdeel Zuid beseffen dat deze route

extra aandacht verdient. En dan niet d.m.v. doekjes voor het bloeden in de vorm van rode fietsstroken die niks kosten, maar door een ware rode loper uit te rollen die fietsers in de watten legt. (JK)

**Omdat de gemeente in 2010 niet geteld heeft en de cijfers van 2011 nog niet beschikbaar zijn, hebben we ons hier moeten baseren op de periode tussen 2003 en 2009*

Hoeveel fietsen in Amsterdam?

Het aantal fietsen in Amsterdam neemt toe, vooral in het centrum. Of liever: lijkt toe te nemen. Want eigenlijk is niet bekend hoeveel fietsen Amsterdam precies telt.

Om hier achter te komen, heeft O+S – de onderzoekers van de gemeente – gebruik gemaakt van een methode die eerder succesvol bleek bij het bepalen van de hoogte van de Westertoren. Men liet die lengte door een grote groep passanten schatten en nam daar het gemiddelde van. Dat getal bleek vrijwel gelijk aan de werkelijke lengte.

De uitkomst van diezelfde aanpak bij de hoeveelheid fietsen in Amsterdam komt uit op 881.000 fietsen. Met zo'n 800.000 inwoners in Amsterdam in 2012 komt dit

neer op ruim één fiets per inwoner.

Overigens heeft stadsdeel West in 2011 door een onderzoeksbureau op één avond alle op straat geparkeerde fietsen laten tellen. Men kwam uit op zo'n kleine 80.000. Nemen we aan dat dat de fietsen van West zijn en gaan we ervan uit – ons baserend op gegevens van O+S – dat in West zo'n kleine 17% van de Amsterdamse bevolking woont. Dan zouden er in heel Amsterdam dus maar zo'n 480.000 fietsen zijn. Nogal een verschil.

Moeten we nu concluderen dat de schatting van de Amsterdammers er flink naast zit? En dus dat de hoogte van een toren schatten iets anders is dan gissen



Verborgen fiets in West

hoeveel fietsen er in een stad zijn? Of zijn er wel degelijk 881.000 fietsen en verbergen Amsterdammers daar 's avonds zo'n 320.000 van? (JK)

de vliegende fiets



Aan de hand van een foto uit de Beeldbank van het Stadsarchief Amsterdam werpen we een blik op ons rijke fietsverleden. Volgens de beknopte beschrijving op deze foto: 'de vliegende fiets van uitvinder G.A. Hut op het Damrak ca. juni 1928.'

Het moderne vliegverkeer is schatplichtig aan de fiets. De gebroeders Wright maakten in 1903, na jaren van experimenteren in hun fietswerkplaats, met een zelfgebouwd motorvliegtuig de eerste gecontroleerde vlucht. De eerste helikopter, in 1907 nog spottend vliegende fiets genoemd, is ontworpen door de Franse rijwielhandelaar Paul Cornu. Terwijl het gemotoriseerde vliegverkeer vervolgens een hoge vlucht nam, werd het aloude idee van de mens als vliegende vogel niet geheel losgelaten. Door de eeuwen heen waren pogingen om te vliegen met vleugels van papier of plastic jammerlijk mislukt. De mensheid kwam op eigen kracht maar niet van de grond, waaghalzen donderden als ware Icarussen van bergtoppen of kerktorens. De fiets zorgde voor een opleving. De Franse Graaf Puisseux maakt in 1911 een sprongetje met zijn van een vleugelconstructie voorziene fiets. Vervolgens claimen diverse luchtfietzers echt te hebben gevlogen en om tastbaar bewijs te krijgen looft de firma Peugeot

een prijs van 10.000 Francs uit voor een vlucht van minimaal tien meter. Uit 'De Kampioen' van 3 mei 1912: "Van dit concours mocht worden verwacht, dat het het aanzijn zou schenken aan een gevleugelde fiets, die door de kracht van den berijder zich van den grond zou verheffen en op de een of andere manier de reis door het luchtruim aanvaardden." Het blijft lange tijd stil en pas negen jaar later maakt wielrenner Gabriel Poulain met een lichtere constructie de prijswinnende 'vlucht' van 10.54 meter. Het optimisme is groot, de fiets zal alsnog het luchtruim veroveren en er wordt koortsachtig gewerkt aan betere constructies. 'De Kampioen' noteert: "Wat we echter de minder mooie zijde van dit Concours de L'Aviette vinden, is het feit, dat tal van kleine luiden, uitvinders in den dop en knutselaars, er door op kosten worden gejaagd."

Uitvinder G.A. Hut zal met zijn zwaarwichtige bouwsel niet van de grond zijn gekomen. Het lijkt eerder een ludiek promotiemodel om de aandacht

te trekken van investeerders. Op 1 april 1933 publiceert tijdschrift 'Het Leven' wel een foto van een vliegende fietser hoog boven Amsterdam, maar op die datum werden ook toen al grappen uitgehaald. Toch werd de luchtfietserij een steeds serieuzer wordende aangelegenheid. Nieuwe prijzen worden in het vooruitzicht gesteld. En niet zonder resultaat. In 1979 steekt Paul B. MacCready met zijn Gossamer Albatross het kanaal over. Het afstandsrecord van 115 kilometer wordt in 1988 gevestigd. De in Amerika gebouwde slechts 31 kilo wegende MIT Daedalus, genoemd naar de vader van Icarus, vliegt, net als de Griekse held zelf, van Kreta naar Santorini. TU Delft student Jesse van Kuijk gaat in 2009 als eerste Nederlander met een vliegfiets gebouwd van aluminium, piepschuim en modelhout de lucht in. Omdat de fietsketting vastloopt, duurt zijn vlucht slechts enkele seconden.

De vliegende fiets blijft voornamelijk in de schaduw staan van zijn gemotoriseerde broeder. Maar de hiernavolgende pessimistische conclusie uit het eerder aangehaalde 'De Kampioen' artikel is allang gelogenstraft; "Laten we hier echter ter ontzuivering van vele goedgelovige zielen constateren, dat de menselijke vlucht door eigen spierkracht een mechanische onmogelijkheid is." (MvK)

Spoorwegkruisingen in havengebied veiliger



oude situatie



veloSTRAIL



nieuwe situatie

Het fietspad langs de Nieuwe Hemweg, onderdeel van het Hoofdnet Fiets in het havengebied van Amsterdam, heeft een strakker aanzien gekregen. De bomen hadden nogal wortel geschoten en dus is het gebochelde asfalt vervangen door een nieuwe laag. Daar waar het fietspad de spoorbaan kruiste is de chicane verwijderd die ooit is aangelegd opdat fietsers haaks het spoor konden kruisen, waarmee het risico van wegglijden ge-

minimaliseerd werd. De scherpe bochten bleken volgens het Havenbedrijf Amsterdam en Prorail op dit tweerichting fietspad toch niet ideaal. Of ze hierbij de fiets of onze gemotoriseerde bromvrienden in gedachten hebben gehad, is ons niet bekend. Nu is er een zogenaamde veloSTRAIL constructie aangebracht, vrij vertaald 'fiets straat rail' of 'de veilige overweg zonder groef': rubberen overwegplaten zorgen voor een vlakke over-

gang. Het fietspad loopt zonder slinger rechtdoor, fijn voor mensen die recht op hun doel afgaan.

Voor de zwierders onder ons, liefhebbers die bijvoorbeeld de meanderende Nassaukade verkiezen boven de kaarsrechte Marnixstraat, rest slechts weemoed: deze kleine kronkel is niet meer. (MvK)

Rails hebben voor fietsers altijd een bron van gevaar gevormd. Niet voor niets dat in Amsterdam tegenwoordig veel aandacht besteed wordt aan een goede aansluiting van wegdek en

tramrails. Zodat ook de fietsers van wie de aandacht niet altijd op het wegdek gericht is en de kleintjes op hun fietsjes er zonder risico mee overweg kunnen. Toch vormen die rails, vooral in tijden

van bezuinigen, maar al te vaak een knelpunt. Hieronder een voorbeeld van een kruising die eigenlijk allang had moeten worden aangepakt.



Waarom de gemeente bezuinigt op de fiets

Uit onderzoek van O+S blijkt dat er tussen 1986 en 2011 nogal wat veranderd is in de keuze van vervoermiddelen bij verplaatsingen in de stad. Zo is het gemiddelde aantal autoritten per dag met 38% afgenomen en die met de tram, bus of metro met 28%. Ook te voet verplaatste men zich gemiddeld 25% minder. In schril contrast daarmee staat de stijging van het aantal gemiddelde fietsritten per dag met 31%.

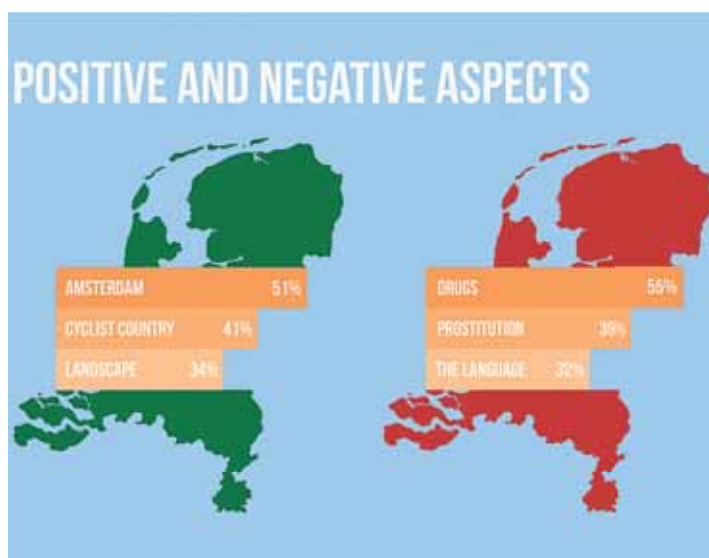
Mooi zo, kun je denken. Een gevolg natuurlijk van het fietsvriendelijke beleid van de stad sinds de jaren 70 én van de maatregelen die het gebruik van de auto hebben teruggedrongen. Een gedachte die de gemeente graag uitdraagt. En een mooie aanleiding om in deze tijd van financiële krapte te bezuinigen op auto- en OV-infrastructuur. Een operatie die flink wat op kan leveren gezien het feit dat die voorzieningen behoorlijk duur zijn.

Toch is dat niet wat de gemeente lijkt te doen. Er wordt namelijk nog steeds flink geïnvesteerd in vrije trambanen en verkeersregelingen die het OV voorrang geven boven de fiets. Ook is het aantal parkeerplekken voor auto's niet alleen in aantal toegenomen, ook zijn ze groter en duurder geworden, terwijl een parkerende automobilist nog steeds maar een tiende betaalt van wat dat parkeren kost. En het opheffen van een parkeerplek gebeurt alleen als het echt niet anders kan.

Waarom zou de gemeente dat doen? De reden moet zijn dat de kosten van auto en OV voor een deel niet voor rekening

van de gemeente komen. Daar valt dus voor de gemeente niet zoveel te winnen. Aan de andere kant vormen auto's en OV voor de gemeente wel een belangrijke bron van inkomsten: via de parkeergelden en de kaartverkoop in het OV. Dus door te bezuinigen op auto- en OV-voorzieningen snijdt je je, als je niet oppast, in je eigen vlees.

Vandaar waarschijnlijk dat de gemeente op dit moment vooral bezig is om het autoparkeren in de stad te behouden of zelfs te stimuleren. En met investeren in het goedkoper laten rijden van het OV (haltes opheffen, minder maar snellere ritten waar dat kan). En omdat er op gemeentelijk niveau aan de fietsers niets te verdienen valt, wordt er voor dat vervoermiddel naar verhouding vrijwel niets uitgegeven, behalve waar een achterstand is in te lopen. Dat fietsen blijft – tegen de verdrukking van te krappe voorzieningen – toch wel groeien. Sterker nog, gaat het stimuleren van fietsen niet ten koste van het gebruik van de auto en het OV? En kost dat de gemeente niet alleen maar geld? (JK)



Bij onderzoek door de Amsterdamse toeristenbranche NBTC noemden 11.000 toeristen uit 13 buitenland Amsterdam en fietsen het vaakst als positieve punten van ons land. Het zou mooi zijn als daar rekening mee gehouden wordt: Amsterdam moet het de komende jaren steeds meer van toeristen hebben, ook van toeristen op de fiets die vooral een vergevingsgezinde weginrichting nodig hebben en verdienen.

O P I N I E

Maatschappelijke kosten

Volgens de Europese Fietsersbond zijn de maatschappelijke kosten van een autopassagier per kilometer 6 eurocent. Daar staat tegenover dat een gefietste kilometer de maatschappij ongeveer 1 euro oplevert. En wat het OV betreft, daarvan zijn de kosten de afgelopen tijd verdubbeld terwijl het aantal reizigers (ondanks de vergrijzing) nauwelijks is toegenomen. En een kaartje voor het stedelijk vervoer dekt minder dan een derde van de kosten.

Fietsvoorzieningen?

In Amsterdam is zo'n kwart van de fietspaden smaller dan 2 meter (de norm). Te smal dus, zeker gezien de toename van het aantal fietsers dat er gebruik van maakt. Twee stadsdelen die er wat betreft krapte uitspringen zijn Centrum en West: daar is meer dan 50% van de fietspaden te smal. Ook blijkt dat bijna 20% van de drukste fietsroutes in Amsterdam niet duurzaam veilig zijn ingericht. Op dat punt komen de stadsdelen Centrum en Zuid er het slechtst uit, met resp. 26 en 22%.

De inzet van de gemeente om vóór 2016 15 km rood asfalt aan te brengen op fietsstroken en fietspaden, steekt hier wel erg mager tegen af. Zeker als je in aanmerking neemt dat de 42 miljoen die daarvoor nodig is, geen extra geld is maar sowieso al beschikbaar was voor weg-reconstructies...

Fietsgebruik verklaard?

Hoe komt het dat in sommige gebieden meer gefietst wordt dan in andere? Waarom wordt er bijvoorbeeld in het centrum van Amsterdam meer gefietst dan in stadsdeel Nieuw-West of Zuid-oost?

In 2005 is in opdracht van het Fietsberaad een onderzoek gedaan naar gemeentelijke verschillen in fietsgebruik en naar de rol die fietsbeleid daarbij speelt. Het resultaat is een zgn. verklaringsmodel van 11 factoren, hier in de tabel rechts weergegeven.

Een enigszins voor de hand liggende factor is de reistijdverhouding tussen fiets en auto: als de reistijd met de auto

Factoren die fietsgebruik beïnvloeden	
1.	reistijdverhouding fiets-auto (fietsstijd-autotijd)
2.	parkeerkosten auto (eurocent/uur)
3.	aandeel bus, tram, metro in alle verplaatsingen van inwoners (%)
4.	oppervlakte bebouwd gebied (hectaren)
5.	aandeel jongeren (aantal 10-20 jarigen/inwoneraantal in %)
6.	aandeel eenpersoonshuishoudens
7.	aandeel WW'ers (aantal WW'ers/inwoneraantal)
8.	aandeel protestanten (aandeel inwoners die zich protestant noemen/inwoneraantal in %)
9.	aandeel islamieten (aandeel inwoners die zich islamiet noemen/inwoneraantal in %)
10.	gemiddelde neerslag (gemiddelde jaarlijkse neerslag 1971-2000, drie gemiddelden in mm)
11.	mate van reliëf (0 of 1)

korter is dan die met de fiets, zal de auto meer gebruikt worden dan de fiets. Ook is duidelijk dat de af te leggen afstanden, de parkeerkosten (van de auto) en de bereikbaarheid met het OV een rol spelen. In het kader hebben we de 11 factoren op een rij gezet.

Het verklaringsmodel is uiteindelijk gegoten in de vorm van een formule waarmee voor een gemeente het aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag (afgekort als fietsgebruik) kan worden voorspeld. Die formule is te aardig om hier niet weer te geven:

$$\text{Fietsgebruik} = 1,224 - 0,18 \times \text{reistijdverhouding} + 0,0025 \times \text{parkeerkosten} - 0,023 \times \text{BTM} - 0,000033 \times \text{opp. bebouwd gebied} + 0,037 \times \text{jongeren} + 0,0081 \times \text{eenpersoonshuishoudens} - 0,010 \times \text{WW'ers} + 0,0024 \times \text{protestanten} - 0,027 \times \text{islamieten} - 0,00071 \times \text{neerslag} - 0,324 \times \text{reliëf}$$

Volgens de toelichting laat de formule in de eerste plaats de richting (+ of -) zien van de invloed die een factor heeft op het fietsgebruik. Als het aandeel islamieten onder de bewoners hoger is, is het fietsgebruik lager (vandaar de 'min'). Negatief zijn ook reliëf (hoeveel er geklommen moet worden in het gebied), aandeel WW-ers, aandeel BTM (Bus, Tram, Metro), oppervlakte bebouwd gebied, hoeveelheid neerslag en reistijdverhouding fiets/auto. Daartegenover hebben het aandeel jongeren 10-20 jaar, eenpersoonshuishoudens, parkeerkosten auto en het aandeel protestanten juist een positieve invloed op het fietsgebruik. Tot zover is de formule weinig opzienbarend, maar het interessante zit hem natuurlijk in het gewicht van de factoren, van de mate waarin verschillen en veranderingen invloed hebben op het fietsgebruik. Dat wordt aangegeven door de getallen in de formule. Zo kun je bijvoorbeeld zien dat de hoeveelheid jongeren en protestanten beide een positieve invloed hebben op het fietsgebruik (+), maar dat de invloed van jongeren groter is (0,037) dan die van protestanten (0,0024).

Het Fietsberaad geeft ook voorbeelden van hoe je die formule kunt gebruiken bij het opstellen van fietsbeleid. Zo ligt de reistijdverhouding fiets-auto in veel steden ergens tussen 0,8 en 1,1 (hoe lager het getal hoe sneller de fiets t.o.v. de auto). Het verschil (0,3) is zo'n beetje de maximale invloed die deze factor op het fietsgebruik kan uitoefenen (of heeft uitgeoefend). Vermenigvuldigd met het gewicht van deze factor (-0,18), krijg je de marge waarin de invloed van deze reistijdverhouding ligt: 0,054 ten opzichte van die 0,80 van het aantal fietsverplaatsingen per persoon per dag. Een stad met een voor de fiets zeer slechte reistijdverhouding (1,1) zal met een langjarig beleid misschien die zeer goede reistijdverhouding van 0,8 kunnen bereiken, en daarmee dan naar verwachting het fietsgebruik doen stijgen van bijvoorbeeld 0,775 naar 0,825 fietsverplaatsingen per persoon per dag.

Het zal duidelijk zijn dat het toepassen van de formule geen sinecure is en dat het nog heel wat hoofdbrekens, onderzoek en rekenwerk kost voor je ermee de effecten van fietsbeleid kunt bereke-

nen. Laat staan eruit afleiden hoe je het fietsgebruik in Nieuw-West kunt laten stijgen.

Zo blijkt uit een ander onderzoek dat UvA studenten in dat stadsdeel hebben gedaan dat de fiets onder allochtone (-0,027) jongeren (+0,037) een groot imagoprobleem heeft. Als ze jong zijn fietsen ze de sterren van de hemel, maar zodra ze gaan puberen willen ze niet meer op een fiets gezien worden. Hoe pas je hier die formule toe? En tellen die jonge allochtonen wel als islamiet?

De onderzoekers suggereren dat je die jonge Nieuw-Westers op andere gevoelens, en daarmee gedrag, kan brengen door het fietsen met sportiviteit te verbinden. Hoe dat moet is minder duidelijk. Moeten we wachten op onze eerste Marokkaanse mountainbike kampioen? Intussen lijken die jonge allochtonen overigens meer en meer gecharmeerd te raken van de omafiets en zijn we hier allicht getuige van een ontwikkeling die moet worden toegeschreven aan een factor die bij de onderzoekers nog niet bekend is. (JK)



Knelpunten

OPGELOST

Centrum

De brug van Nemo naar het **Oostdokseiland** heeft een fietsafrit gekregen, zodat fietsers niet meer verleid worden om over de stoep te gaan rijden.



Zuid

Hoe langer de onderdoorgang van het **Rijksmuseum** open is, hoe duidelijker het knelpunt wordt dat door de openstelling is opgelost. En de spookbeelden die door tegenstanders werden opgeroepen worden elke nieuwe dag dat er gefietst door de feiten weerlegd.



spookbeelden worden elke dag dat er gefietst wordt, weerlegd

West

Op de **Admiraal de Ruyterweg** tussen de Jan van Galenstraat en de Jan Evertsenstraat ligt sinds kort aan één kant (de oostzijde) nieuw asfalt op het fietspad. En wat voor asfalt! Voorbeeldig, een ander woord is er niet voor. Het merkwaardige is dat het asfalt dat er lag, er nog maar pas lag en geen probleem

leek. Maar de projectleider die het asfalteren begeleidde, legde uit dat de kwaliteit beneden de maat was en dat het daarom over moest. Voor fietsers zit de verbetering hem duidelijk in de aansluiting tussen asfalt en putdeksels e.d. Daar merk je hier nauwelijks iets van.

Nu we weten dat het zo kan, kunnen we in het vervolg met klachten over waar het niet goed gaat, hiernaar verwijzen. Met complimenten aan stadsdeel West (die zich niet met minder laat

afschepen dan mogelijk is) en aan de uitvoerders die zulk mooi werk hebben afgeleverd.

Eén minpuntje is dat om de hoek in de Jan van Galenstraat nu al jarenlang door boomwortels omgewoeld en afgeschraapt asfalt ligt dat een voortdurende kwelling is voor de fietsers en dat nu dus extra opvalt...

Noord

Bijna twee jaar lang hebben **fietsers langs het Noordhollandsch kanaal** om moeten fietsen omdat de onderdoorgang onder de van Hasseltweg was afgesloten. Voor een goed doel (een nieuwe fietsbrug langs de Van Hasseltweg), maar véél te lang. Nu is de doorgang eindelijk weer open. Voor de nieuwe fietsroute langs de van Hasseltweg moeten we nog even geduld hebben

NIEUW

Te water

We zien een aantal knelpunten voor fietsers over het water. Daarbij doelen we niet op het op handen zijnde waterfietsverbod in de meeste grachten, maar op pont en ferry-verbindingen.

Zo zijn we erg teleurgesteld over het opheffen van de **'fast flying ferry' naar Velsen**. Deze snelle verbinding om met de fiets in Velsen en de mooie duingebieden te komen, is volgens de provincie Noord-Holland te duur. Maar met de busverbinding kunnen geen fietsers mee. We blijven daarom pleiten voor snelle fietsbindingen over het kanaal naar Velsen en ook naar Zaandam. Zie ook pagina 15.

Landelijk noord

De Fietsersbond heeft het bestuur van stadsdeel Noord opgeroepen om wat te doen aan het achterstallig onderhoud van de fietspaden in landelijk noord. Zo is het **fietspad langs de Nieuwe Gouw** inmiddels zo versleten dat veel fietsers de rijbaan kiezen. We hebben opheldering gevraagd over het gerucht dat de



door worteldruk omhooggekomen en geschraapt

rijbaan voor auto's wel en het belabberde fietspad niet opnieuw geasfalteerd zou gaan worden.

Oost

Al enige tijd is een fietsverbod ingesteld op de **fietsbrug tussen Borneo en Sporenburg**. Dat is vervelend voor bijvoorbeeld schoolgaande kinderen die het lastige kruispunt bij de Van Eesterenlaan willen vermijden. En voor bewoners, die op de fiets bij het winkelcentrum verderop hun boodschappen willen halen. Omdat we geen goede reden zien voor het fietsverbod, hebben we dit – na klachten van omwonenden – bij het stadsdeel aangekaart. Tot nu toe zonder resultaat. Eerder werd aangevoerd dat de brug te smal zou zijn, maar hij is net zo breed als het veel drukker tijdelijke 2-richtingsfietspad over de Amsterdamse brug. Ook zou hij te stijl zijn en zou de



fietsverbod op de fietsbrug tussen Borneo en Sporenburg

kruising met de kades aan de uiteinden van de brug te gevaarlijk zijn. Wij vinden deze argumenten niet overtuigend, te-

meer omdat de alternatieve fietsroute veel gevaarlijker is.



het kruis moet de kruising vrij houden



meer ruimte voor fietsers op de Treublaan

Op basis van een schetsje van de Fietsersbond heeft stadsdeel Oost de **opstelruimte** aan de **oostkant van de Berlagebrug** vergroot (foto rechts). Fietsers die de Treublaan willen oversteken en voor het verkeerslicht wachten, blokkeerden tot nu toe de weg voor fietsers die juist langs de Treublaan wilden fietsen. Er is nu meer opstelruimte gekomen en bovendien is duidelijk aangegeven welke plekken je vrij moet houden (foto links).



Is dit een te water geraakt fietswrak? Of een kunstwerk? Of het gekaapte vlaggeschip van een stelmeerkoeten die net even boodschappen doen? MvK kwam er niet uit, maar maakte er wel deze foto van.

MISLEIDING

Volgens het *European Transport Safety Council 5th Road safety PING Report 2011*

bestaat 45% van de ernstig gewonden in het verkeer in Nederland uit fietsers die slachtoffer zijn van een ongeval waar geen motorvoertuig bij betrokken is. Dat klinkt niet best, maar volgens Malcolm J. Wardlaw, onderzoeker bij de Transport & Health Study Group, worden we hier misleid en is er al dan niet bedoeld sprake van angstzaaien. Kijk je goed naar de cijfers, dan blijkt dat fietsers in Nederland een derde van de letselongevallen in het verkeer voor hun rekening nemen, net zoveel als voetgangers. Maar daar komt bij dat fietsers (in reistijd gerekend) 18% van het verkeer voor hun rekening nemen tegenover 12% door voetgangers. En dus blijkt dat voetgangers in Nederland meer risico in het verkeer lopen dan fietsers. Dat is andere koek. Lees het na op: bit.ly/14BRhVR

Luilak

Luilak – de eeuwenoude traditie onder de Amsterdamse jeugd om op de vroege zaterdagochtend vóór Pinksteren keet te schoppen – is sinds de jaren '60 flink in populariteit gedaald. Tegenwoordig hoor je vrijwel niemand meer over die jaarlijkse kwajongensstreken van vroeger, en ik heb het zelf ook nooit meegemaakt. Althans, tot de laatste Luilak.

De nacht ervoor, om 3 uur in de ochtend, sloot ik voor ik naar bed ging de gordijnen van de woonkamer. Toen ik de volgende ochtend om 7 uur mijn zoon wekte en de gordijnen weer openschoof zag ik een barst in de ruit. Hè? Die had daar 4 uur eerder niet gezeten. Op het dakje onder het raam zag ik stenen liggen die er een dag eerder ook niet waren geweest. Waarom zou iemand stenen naar ons raam gooien? En waarom tussen 3 en 7 uur in de ochtend?

Ik opende de gordijnen van de balkondeuren aan de andere kant die uitzicht bieden op het plein. Onmiddellijk zag ik aan de overkant van het plein een plastic vuilnisbak die vlak voor de houten deur van het kleine buurttheater in brand gestoken was. De deur was helemaal zwart geblakerd. Dat was 4 uur eerder ook niet het geval geweest.

Wat had zich in hemelsnaam afgespeeld in die paar uren dat ik sliep? Het zag eruit of de jongeren uit de buurt volledig uit hun dak waren gegaan. Tot m'n schande moet ik bekennen dat het me nog een vol uur kostte voor ik één en één bij elkaar had opgeteld. O ja, dacht ik, Luilak. Kennelijk had de jeugd uit de buurt zich uitgeleefd in het eeuwenoude Luilak.

Ik reken het mezelf aan dat ik bij het zien van de ravage die ochtend niet onmiddellijk aan Luilak dacht. Ik had immers nog maar een paar weken daarvoor meerdere dagen doorgebracht met het doorbladeren van vergeelde Amsterdamse kranten uit de jaren 50 en 60 om uit te vissen wat voor rol in die jaren bij de Luilakviering was weggelegd voor fietsen. Ik had ontdekt dat Amsterdamse jongeren op de zaterdagochtend

voor Pinksteren het op straat gemunt hadden op geparkeerde fietsen. Ze haalden ventielen uit banden, wierpen losse fietsen in de gracht of hingen ze in bomen of aan de luifels van winkels of – en dat kwam het meest voor – aan lantarenpalen. Ook barricadeerden ze portieken en ingangen van gebouwen met bergen fietsen, waardoor niemand er meer uitkon.

Maar het meest populaire misbruik van fietsen was: ze op over de rijweg uitstrooien – bij voorkeur op straten met tramrails – om zo de doorgang voor auto's en trams te blokkeren. Als een argeloze trambestuurder stopte en uitstapte om zo'n fietsbarricade te ontwarren en de weg weer vrij te maken, dan ontdekte hij tegen de tijd dat hij weer achter z'n knuppel zat, dat de barricade alweer was teruggebouwd.

Kortom, als er één volwassene in Amsterdam was die voorbereid had moeten zijn op Luilak, dan was ik dat wel. Mij stond die traditie na al dat onderzoek toch glashelder voor ogen? Het komt vast doordat ik in mijn Amsterdamse jaren nooit ook maar het geringste spoor van de Luilakviering had waargenomen, dat het niet in mij was opgekomen die ochtend daarvoor op mijn hoede te zijn.

Toen ik eenmaal besepte dat het Luilakvierders waren die de barst in mijn ruit op hun geweten hadden, schoot me ineens ook te binnen hoe ik vijf jaar eerder mijn fiets 's nachts buiten had laten staan. De volgende ochtend kwam ik erachter dat de fiets, weliswaar stevig op z'n plaats, flinke klappen had gekregen. De ventielen waren verdwenen, voor- en achterlicht waren losgerukt en ook heel wat spaken hadden het moeten ontgelden. Nu, daaraan terugdenkend, besepte ik wat toen niet tot me was doorgedrongen: mijn fiets was op de ochtend van Luilak te grazen genomen.

En zo kwam het dat ik me nu een beetje – zij het op een rare manier – trots voelde omdat wat mijn fiets toen had moeten verduren niet zomaar een willekeurige daad van vernielzucht geweest was.

Pete Jordan



**NIET
ZÓ**



**MAAR
ZÓ**

Mede dankzij de Fietzersbond