

OEK *Op eigen kracht*

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond



nummer 99 juni 2016

Inspraak

Amerikaans minister van Transport Anthony Foxx fietste in april een geregisseerd rondje door de stad. De organisatoren van deze promotietour hadden de Van Woustraat niet in de route opgenomen. Jammer. Juist daar had hij ervaren, zoals de dame op de voorpagina, hoe belabberd fietsend Amsterdam er in de jaren zeventig en tachtig voor stond. En was zijn helm nuttig geweest, om vervolgens op het vrijliggende fietspad van de Stadhouderskade - watch out for those scooters! - te kunnen constateren wat een goed fietsbeleid vermag.

De Van Wou. In Miep Brons' voormalige pornotheek huist al enige tijd De Stadskantine. De talloze belwinkels zijn verdwenen en patatzaak Barbarella is sinds kort een moderne SNCKBR. Leuk hoor, die trendy façade, maar mag de straat zelf nu ook eens aangepast aan de verkeersveilige eisen des tijds? Op naar de commissievergadering van Stadsdeel Zuid, alwaar eindelijk de herinrichtingsplannen onder de loep zouden worden genomen.

Ten overstaan van een goed gevulde publieke tribune betreden de stadsdeelgladiatoren de democratische arena. Na de partijpolitieke standpunten is het woord aan de insprekers. De Fietsersbond breekt een stevige lans voor de variant mét vrijliggende fietspaden. Verfkoning De Ru, gesouffleerd door de ondernemersvereniging, pleit voor een goede bereikbaarheid mét auto van de winkels. Een bewoner op leeftijd wil ruimer baan voor de rollators. Het Stadsdeelplan voorziet, tot de oplevering van een parkeergarage, in parkeren op de stoep.

Het is een geschipper met de beschikbare ruimte, waarbij wederom de auto's in de weg staan. Een bezorgde buurtbewoonster, moeder van drie kinderen, overhandigt een veelvuldig ondertekende petitie aan Stadsdeelvoorzitter Slettenhaar. Mooi moment, er moet immers getwitterd worden, als hij de indienster vraagt of zij met hem op de foto wil. In zijn dankwoord spreekt hij van een 'inspraakavond van de buitencategorie'.

Dat inspraak niet altijd loont gaat u straks ervaren op het Haarlemmermeer-circuit. Maar toch: het standpunt van de Fietsersbond kennen de ambtenaren, dat van betrokken burgers niet. Dus speelt er iets op fietsgebied in uw straat of stadsdeel? Vraag tijdig spreektijd aan, zet uw standpunt op papier en spreek bevlogen in. Hiermee zorgt u er bovendien voor dat het fietsvriendelijke geluid van de Fietsersbond wordt versterkt.

Marcel van Kempen
eindredacteur ad-interim

AALV 8 juni

De Algemene A'damse Ledenvergadering is op woensdag 8 juni om 20.00 uur in het kantoor aan het WG-plein 84.

Van harte welkom.

Mail ons als je de stukken wil ontvangen.

DIGITALE NIEUWSBRIEF

Blijf op de hoogte van de fietsactualiteit.

Meld je aan via: fietsersbond.amsterdam

knop NIEUWSBRIEF in de bovenbalk

LAAT JE MAILEN

Wil je snel op de hoogte zijn van wat er in je buurt speelt? Mail ons ovv 'email-lid' en het stadsdeel waar je woont.

KLACHTENNUMMERS

- Amsterdam 14020 of 624 1111
- Fout geparkeerde auto's 5530333
- Storing straatverlichting 5972626
- Fiets-bewegwijzering 088-2696747
of www.bewegwijzeringdienst.nl
ovv lokatie en nummer wegwijzer
cc aan amsterdam@fietsersbond.nl
- Wegdek op trambanen:
infraservice@gvb.nl
cc aan amsterdam@fietsersbond.nl
- Storing verkeerslichten:
licht@fietsersbondamsterdam.nl
ovv kruispunt en rijrichting

COLOFON

De OEK is een uitgave van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond. Het verschijnt 3 keer per jaar in een oplage van 5000, en wordt gratis thuisbezorgd bij 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.

De volgende OEK verschijnt in oktober 2016
Bijdragen zijn welkom tot 1 september op
oekredactie@fietsersbondamsterdam.nl

Fietsersbond afdeling Amsterdam

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

www.fietsersbond.amsterdam.nl

Facebook: [amsterdamfietsersbond](https://www.facebook.com/amsterdamfietsersbond)

Twitter: @adamfietst

Het kantoor is doorgaans geopend op ma t/m do van 10 tot 14 uur. Wil je niet voor een dichte deur komen te staan, bel dan even.

Onderafdelingen

Amstelveen: amstelveen@fietsersbond.nl

Diemen: diemen@fietsersbond.nl

Foto's: Kees Bijleveld (blz. 1, 3, 8, 11, 15),
Louis Nagtegaal, Marieke de Lange,
Jan Pieter Nepveu, Hendrina Kester

Tekening: Aleida Leeuwenberg

Vormgeving: MSDL

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 € 2,17 per maand

lid.fietsersbond.nl

Herinrichting van Woustraat

Dagelijks gaan duizenden fietsers door de Van Woustraat. Ze ondervinden veel hinder en gevaar van het drukke autoverkeer, de trams en (dubbel) parkerende auto's. Daar komt nu misschien verandering in.

Bij het vaststellen van de Nota van Uitgangspunten (NvU) voor de herinrichting van de straat heeft de bestuurscommissie van Stadsdeel Zuid een motie aangenomen om ook een variant uit te werken die de veiligheid van fietsers echt zal verbeteren. Mede dankzij de inzet van de Fietsersbond en actieve buurtbewoners!

De doelstellingen van de nota van uitgangspunten zijn op zich uitstekend: het vergroten van verkeersveiligheid, het verbeteren van de verblijfskwaliteit en uitvoering geven aan vastgesteld gemeentelijk verkeersbeleid.

Verkeersveiligheid staat dus op de eerste plaats en dat vindt de Fietsersbond een loffelijk streven. Maar toch zijn wij niet gelukkig met de nota, integendeel. In de uitvoering geeft het stadsdeel voorrang aan het autoverkeer, vooral aan het autoverkeer dat stil staat. En dat gaat ten koste van de veiligheid en het comfort van fietsers en van de verblijfskwaliteit voor voetgangers. Wat is namelijk het voorstel? Er worden zo'n 150 parkeerplaatsen opgeheven, maar men wil daarvan

70 terugbrengen op de stoep. Deze zullen pas opgeheven worden als de garage onder het Willibrordusplein klaar is. Dit wordt een langdurige kwestie, want een besluit over de bouw hiervan is nog niet eens genomen.

Met autoparkeerplekken erop, wordt de stoep nog smaller dan hij nu al is. Dat wordt schuifelen tussen de geparkeerde auto's en gevels door, in plaats van flaneren met hier en daar een bankje of plantenbak. Ook voor fietsers wordt het er niet fijner en veiliger op. Het gevaar om geschept te worden neemt aanzienlijk toe, omdat auto's die op de stoep willen parkeren over het fietspad of de fietsstrook heen moeten. Sterker nog, omdat de parkeerplaatsen op de stoep komen, zou het huidige stopverbod in de spits niet meer gelden. Dat maakt het nog gevaarlijker dan het nu al is.

De eerste twee doelstellingen van de nota, het vergroten van de veiligheid en verbeteren van de verblijfskwaliteit, worden zo dus niet gerealiseerd. En ook de derde doelstelling niet, want dit ontwerp past niet binnen de stedelijke kaders

die aangeven dat de Van Woustraat plusnet is voor voetgangers en fietsers. Dat zag de Centrale Verkeerscommissie (CVC) ook en zij keurde het stoepparkeren af. Het stadsdeelbestuur sloeg dat echter in de wind. Al zag de portefeuillehouder dat anders. In reactie op een vraag van enkele sprekers zei hij: 'We hebben het advies van de CVC overgenomen op een klein punt na'. Het publiek vond dat een 'understatement'.

Bij de bespreking van de nota in de bestuurscommissie zat de publieke tribune vol. Er waren twaalf sprekers, vrijwel allemaal hadden ze commentaar op de nota, vooral op de versmalling van de stoep en de achteruitgang van de veiligheid van de fietser. Er waren sprekers met kinderen, die niet in de Van Wou durven te fietsen. Mensen vroegen zich af waarom die parkeerplekken niet allemaal kunnen verdwijnen, jonge mensen nemen toch geen auto meer, zo werd door een spreker gesteld. Er werd om vrijliggende fietspaden gevraagd om eindelijk echt de veiligheid van de fietser te kunnen garanderen.



Eén van de actieve bewoners heeft een plan getekend van een nieuwe Van Wou met vrijliggende fietspaden. Zonder parkeerplekken, maar wel met een aantal laad- en losplekken waar fietsers achterlangs zullen rijden. De Fietsersbond ondersteunt dat plan. Het zorgt voor een veilige doorgang voor fietsers, de stoepen krijgen een goede breedte, oversteken wordt makkelijker en door de krappe rijbaan wordt het autoverkeer afgeremd.

Op 20 april werd de Nota van Uitgangspunten goedgekeurd in de bestuurscommissie. Daarbij zijn twee moties aangenomen. Eén ervan, ingediend door VVD, D66,

PvdA en GroenLinks, vraagt de variant met vrijliggende fietspaden toe te voegen aan de NvU. Dat is mooi, want dat betekent dat die variant zal worden uitgewerkt en dus tot de opties behoort. De tweede motie van coalitiepartijen VVD, D66 en PvdA, is vaag. De partijen vragen ermee een inrichtingsvariant op te nemen waarbij de mogelijkheid wordt open gelaten voor parkeren op de stoep na winkelsluiting. Dit kan betekenen dat er fietsstroken komen met parkeerplekken op de stoep, waarbij overdag bestelbusjes en vrachtwagens over de fietsstrook de stoep op en af zullen rijden en 's avonds

personenauto's. Dat is niet veel anders dan juist die variant waar de CVC zo tegen was. Ook de Fietsersbond vindt deze variant te gevaarlijk voor fietsers.

De Fietsersbond zal meedenken bij de uitwerking van de varianten tot een voorlopig voorontwerp. Vervolgens zal één van de varianten gekozen worden. Als een variant met parkeerplaatsen op de stoep een reële optie dreigt te worden, zullen we ons terugtrekken.

Florrie de Pater

Teken de petitie voor fietspaden en meer ruimte voor voetgangers op tinyurl.com/van-wou-petitie

Scooters, hoe lang nog?

De scooter met het blauwe kentekenplaatje, officiële benaming 'snorfiets', mag op de rijweg gaan rijden. Dit heeft de Tweede Kamer op 26 januari besloten. De uitvoering van deze maatregel is nu beland in een moeizaam onderhandelingsproces.

Voor de effectuering is een wijziging in de regelgeving nodig in de vorm van een zogenaamde 'Algemene Maatregel van Bestuur'. De tekst daarvan bepaalt waar de snorfiets naar de rijweg mag en waar niet. Het ministerie wil het verplaatsen van de snorfiets alleen toestaan *daar waar zeer drukke fietspaden zijn langs bepaalde wegen of weggedeeltes*. De gemeente wil een *gebied* aanwijzen waarbinnen de snorfiets bijna overal van de fietspaden verdwijnt.

Stadsdelen willen niet meer wachten

In de stadsdelen Zuid en West gaan stemmen op om nu alvast te beginnen met het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan. In West is men van plan als proef zogenaamde 'flexstraten' in te richten, waar op allerlei gebieden andere regels gelden dan in gewone straten. In dat kader zou de snorfiets naar de rijweg kunnen. In stadsdeel Zuid

maakt GroenLinks zich sterk om een aantal wegen aan te wijzen, die in aanmerking komen om de snorfiets op de rijweg te laten rijden. Deze voorstellen moeten eerst door de betrokken stadsdelen worden aangenomen en dan worden goedgekeurd in de Centrale Verkeerscommissie. Of dat gebeurt is nog maar de vraag. De voorstanders wijzen op de, volgens hen, geslaagde proef in de Jan Pieter Heijestraat. Sinds 2013 moeten snorfietzen daar op de rijweg rijden. Slechts 50% blijkt dit daadwerkelijk te doen.

Standpunt Fietsersbond

Er moet een gebied worden aangegeven waarbinnen de snorfiets met helm op de rijweg gaat rijden. De gemeente Amsterdam denkt daarbij aan het gebied binnen de A10, met uitzondering van Amsterdam Noord en enkele grote straten, te weten de Wibautstraat, Weesperstraat en de Piet Heinkade.

De Fietsersbond adviseert te kiezen voor de hele bebouwde kom, dus ook Noord en buiten de ring. Zodat in dat gebied alle scooters (bromfietzen en snorfietzen) op de rijweg rijden, met uitzondering van de drie genoemde straten.

Het voorstel van het ministerie levert alleen maar verwarring op. Hier op de weg, daar op het fietspad, helpje op, helpje af. Het gevolg zal zijn dat de ene snorfiets op het fietspad blijft en de andere op de weg gaat rijden. Handhaving zal praktisch onmogelijk worden. Het risico op ongelukken groter. En de tegenstanders van de maatregel zullen beweren dat hiermee is aangetoond dat het verplaatsen van de snorfiets onuitvoerbaar is. De initiatieven in de stadsdelen West en Zuid zien we als een signaal. We delen het ongeduld, maar zijn bang voor onduidelijkheid, zeker als ook andere stadsdelen gaan experimenteren. En belangrijker nog: deze experimenten mogen niet leiden tot afstel van het verplaatsen van de snorfiets op andere wegen. Wij willen dat alle fietspaden weer voor de fietser zijn!

Teeja Arissen

Pilot Sarphatistraat: minder ruimte voor de fiets

In het kader van de verkenning 'Groene Lopers. Ruimtelijke haalbaarheidsverkenning', is een pilot voorgesteld om de Sarphatistraat tussen Weesperplein en Alexanderplein te veranderen in een fietsstraat, als stap naar verdere vergroening.

Deze pilot is opgenomen in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit. Het zou gaan om een aantal eenvoudige, tijdelijke maatregelen.

Het Plantage-Weesperbuurtoverleg (PWO) heeft nagevraagd hoe het plan is uitgewerkt en wanneer de inspraak is. Het bleek dat de rijweg van de fietsstraat bijna een meter smaller wordt dan de huidige rijweg. Er zou geen mogelijkheid voor inspraak zijn en het plan zou niet voorgelegd worden aan de Bestuurscommissie Centrum en de raadscommissie Verkeer. Het PWO heeft via een adres aan de gemeenteraad verzocht inspraak te organiseren en het plan te behandelen in de raadscommissie Verkeer.

Met de Fietsersbond heeft geen vooroverleg plaatsgevonden. Op basis van wat wij nu weten van het plan, adviseren wij het niet uit te voeren, want we zien alleen maar achteruitgang voor de fiets. Nu zijn fietsstrook plus rijbaan 4,40 meter breed. In het nieuwe ontwerp zou dat 3,0 meter worden, door verbreding van de parkeerplaatsen en opname van een schampstrook. Drie meter is te smal voor auto en fiets samen, vier meter is het minimum. Auto's kunnen fietsers niet (goed) passeren en blijven achter de langzaamste fietsers, die zich opgejaagd zullen voelen. Snellere fietsers kunnen er niet voorbij. Als auto's toch inhalen, is de ruimte te smal. Onzekere fietsers zullen dan wellicht naar de schampstrook uitwijken.

Voor de fietsstraat geldt een 30 km/u regime, maar op de trambaan

blijft 50 km/u toegestaan. De Fietsersbond vindt dat gevaarlijk. Voetganger en fietser wanen zich in een 30 km-gebied en worden verrast door snel rijdende trams en taxi's.

Tijdens de spits is er vaak filevorming van auto's richting Weesperplein tot voorbij het vrijliggende fietspad. Zonder een heldere fietsstrook is er voor fietsers onvoldoende ruimte om langs de wachtende auto's naar voren te kunnen rijden.

De Sarphatistraat is nu geen knelpunt voor fietsers. Het voorgestelde plan is geen pilot met eenvoudige maatregelen maar een kostbare herinrichting. Dit is in strijd met de afspraken in het kader van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit. Wij maken hier ernstig bezwaar tegen.

Dit ontwerp is geen stap in de richting van vergroening en evenmin een verbetering voor fietsers. Vergroening is mogelijk door de trambaan in gras uit te voeren. Verbetering voor fietsers kan door de uitzonderlijk brede trambaan te versmallen ten behoeve van een fietsstrook van voldoende breedte.

Op 11 mei stond een raadsbrief Pilot Sarphatistraat ter kennisname op de agenda van de gemeenteraadscommissie Verkeer. Dankzij de gezamenlijke inspanning van het PWO en de Fietsersbond is het gelukt de commissieleden te overtuigen van een commissiebehandeling. Dat gaat waarschijnlijk op 8 juni gebeuren. De Fietsersbond zal dan opnieuw haar standpunt kenbaar maken.

Jeroen Verhulst

Status Fietsstraat

In een fietsstraat mogen fietsers de volledige breedte van de rijbaan gebruiken. Gemotoriseerde voertuigen mogen fietsers niet inhalen en maximum 30 km/u rijden.

Heldere taal van de Belgen, bij wie de fietsstraat in 2012 is opgenomen in de Wegcode. Ook het officiële verkeersbord laat aan helderheid niets te wensen over: de fietser is de baas op een fietsstraat.

In Nederland heeft de fietsstraat na 25 jaar experimenteren, nog geen wettelijke status. CROW-Fietsberaad doet momenteel landelijk onderzoek en is benieuwd naar uw ervaringen.

De Fietsersbond Amsterdam pleit voor een fietsstraat als er daadwerkelijk heel weinig auto's rijden en fietsers voldoende ruimte hebben. Autoverkeer beperken door de straat zo smal te maken dat auto's fietsers niet voorbij kunnen vinden we geen goed idee. Dan worden langzame fietsers opgejaagd en komen snelle fietsers vast te zitten. Het autoverkeer moet beperkt worden met effectieve circulatie maatregelen.

MvK



'FIETS' was het eerste Nederlandse woord dat ik leerde'

Omar Alhaj Ali (22) en Yara Arab (22) uit Syrië wonen sinds een half jaar in Amsterdam-Slotermeer. Omar is, zoals hij zelf zegt, te voet naar Nederland gekomen, Yara volgde een jaar later met het vliegtuig.



Ze volgen nu een intensieve cursus Nederlands aan de Vrije Universiteit. Daarna wil Omar International Business Management gaan studeren, en Yara wil de opleiding voor apothekersassistente gaan doen.

Fietste je in Damascus?

Yara: 'Als kind wel, rondjes in de buurt. Ik hield altijd erg van fietsen. Maar de fiets is in Damascus geen transportmiddel. Het verkeer is te druk, en er is geen infrastructuur voor de fiets. Bovendien ligt het centrum in een dal, en de woonwijken in de heuvels eromheen. Je kunt wel vanuit je huis naar het centrum, maar je komt niet makkelijk meer thuis.'

Wat dacht je toen je in Amsterdam al die fietsers zag?

Omar: 'O my God, er zijn hier meer fietsen dan mensen! Maar het zag er heel aantrekkelijk uit, ik wou meteen een fiets.'

Yara: 'In het begin durfde ik niet zo goed. Maar als kind hield ik erg van fietsen dus ik dacht: ik waag het erop.'

Wat hebben jullie voor fietsen?

Omar: 'Een Batavus en een Sparta, allebei tweedehands gekocht op het Waterlooplein, compleet met bel, handremmen en licht. Eenvoudige reparaties doe ik zelf, voornamelijk met plakband. Bijvoorbeeld het vastzetten van het handvat van de handrem en een achterlichtje vastzetten onder de bagagedrager.'

In het AZC werden veel tweedehands fietsen aangeboden, voor een tientje per stuk. Mensen die naar een ander kamp werden overgeplaatst verkochten hun fiets weer door voor een tientje. Iedereen in het kamp, uit welk land ze ook kwamen, noemde een fiets ook een fiets. Het was zo ongeveer het eerste woord dat iedereen leerde.'

Waar gebruiken jullie de fiets voor?

Omar: 'Ik bezorg maaltijden per fiets. Op avonden dat ik dienst heb, trek ik mijn uniform aan, doe mijn grote bezorgtas op m'n rug, fiets naar mijn zone Oud-West, log in met m'n telefoon, en als een restaurant in de buurt een bestelling heeft haal ik daar het eten op en bezorg ze bij de klant.'

Yara: 'We zijn bezig om Amsterdam per fiets te verkennen. We pakken de fiets voor alles wat minder dan een half uur fietsen is. We fietsen elke dag naar de VU voor taalles, op en neer is dat 16 kilometer. Alleen als het hard regent nemen we de tram.'

Ken je buienradar al?

Omar: 'Nee, wat is dat? Hm, klinkt handig, hoe schrijf je dat?'

Johanna Kroon

Bent u of kent u een nieuwe Amsterdammer die in deze rubriek wil? oe kredactie@fietsersbondamsterdam.nl



Te weinig ambitie in verkeersveiligheidsplan

De gemeente Amsterdam maakt een nieuw Meerjarenplan Verkeersveiligheid. Het plan moet ervoor zorgen dat er in 2020 een kwart minder ernstige verkeersslachtoffers zullen zijn dan in 2010. De Fietzersbond pleit in een reactie op het plan voor meer ambitie en concretere maatregelen.

De verkeersveiligheid in Amsterdam is sinds de jaren zeventig enorm verbeterd: toen 100, nu 10 tot 20 verkeersdoden per jaar. Maar de afname in verkeersdoden is nu lang niet meer zo sterk als in de jaren tachtig en negentig. Het aantal ernstige verkeersgewonden (EVG) laat zelfs helemaal geen afname meer zien, maar groeit de laatste jaren. Van 730 in 2001 naar ruim 900 in 2009. Vanwege slechte registratie zijn recente cijfers niet bekend, maar landelijk groeide het aantal EVG tussen 2013 en 2015 met 10%.

Fietzers zijn de grootste groep EVG, en dus zijn veel maatregelen in het plan gericht op het verbeteren van de fietsveiligheid. Eén maatregel richt zich op het grote aantal zogenaamd eenzijdige ongevallen onder fietsers. Die ontstaan doordat ze tegen een paaltje botsen of een stoeprand raken. De laatste jaren is al een flinke verbetering gemaakt met het weghalen van paaltjes op fietsroutes. De komende jaren gaat gekeken worden hoe onder meer stoepranden veiliger en beter zichtbaar gemaakt kunnen worden. De Fietzersbond pleit ervoor de richtlijnen over paaltjes en stoepranden ook op te nemen in de Puccini-methode, de richtlijnen over het mooi inrichten van de stad. Ook de verzinkbare palen met de hoge brede en dus gevaarlijke voeten aangepast moeten worden.

Een andere maatregel wil botsingen van fietsers met openslaande autoportieren voorkomen. Tussen 2001 en 2012 zorgde dit voor 299 ernstig gewonde Amsterdamse fietsers. Als oplossing stelt het MJP

voor parkeerplekken op te heffen, maar alleen als dat binnen het parkeerplan past. Vaak zal dat niet het geval zijn en dan moet er een schampstrook tussen geparkeerde auto's en fietsstrook komen. Maar de ruimte daarvoor zal niet altijd te vinden zijn, onderkent ook het MJP. De Fietzersbond vindt het een ernstig gemiste kans dat op dit punt niet duidelijker gekozen wordt voor de veiligheid van fietsers, en is van mening dat vrijliggende fietspaden hiertoe het beste middel zijn.

Een streven waar we helemaal achter staan, is het voorkomen van botsingen tussen fietsers onderling. Met het groeiend aantal fietsers wordt het steeds belangrijker dat bij kruispunten fietsers uit verschillende richtingen goed met elkaar kunnen verkeren. Samen met de gemeente bedachten wij al maatregelen als het verbreden van opstelplekken en het afkruisen van doorgangen. Ook de mogelijkheid om de voorrang tussen fietsers onderling anders te regelen dan de voorrang op de autorijbaan moet juridisch mogelijk worden, zodat bijvoorbeeld de drukke fietsroute door de Rijksmuseumpassage formeel voorrang kan krijgen op de fietspaden langs de Stadhouderskade.

Dat in het plan ook het foute gedrag van fietsers aandacht krijgt, ligt voor de hand. Gedragscampagnes kunnen helpen, maar de effectiviteit ervan is beperkt. De eerste opgave is om de situatie zo in te richten dat goed gedrag vanzelfsprekend is. Bijvoorbeeld door verkeerslichten beter op fietsers af te stellen. Meer

dan nu in het MJP staat verdient ook het gedrag van motorvoertuigen aandacht, zoals snelheidsovertredingen, roodlicht negatie en (fout) parkeren.

Snorfietzen naar de rijbaan is ook een maatregel in het MJP, het behoeft geen toelichting dat wij niet kunnen wachten tot deze is uitgevoerd.

Wat ontbreekt er nog?

Wij pleiten voor meer stedelijke regie en het stellen van prioriteiten. Zo adviseren we een top vijf te maken van straten die moeten worden aangepakt, met de Van Woustraat bovenaan de lijst. Naast de mooie plannen uit het MJP zijn er tal van andere projecten in de stad die juist een negatief effect op de verkeersveiligheid hebben, zoalsv aanpassingen ten behoeve van de doorstroming van het autoverkeer. Een voorbeeld is het Haarlemmermeercircuit: om de doorstroming van auto's te verbeteren verliezen duizenden fietsers daar hun voorrang en krijgen zij te maken met lastige oversteken en hard rijdend autoverkeer.

Ook de maatregelen om het OV sneller door de stad te laten rijden brengen gevaar met zich mee. Zo stelt nog meer prioriteit voor OV bij verkeerslichten het geduld van fietsers en voetgangers op de proef. Bij grootstedelijke projecten als de Zuidas komt de veiligheid van fietsers in het geding doordat langs drukke wegen bestaande tweerichtingsfietspaden geschrapt worden. De Fietzersbond vindt dat de verkeersveiligheid bij dit soort projecten een zwaarder belang zou moeten krijgen en de gevolgen ervan moeten op z'n minst gemonitord worden. We verwachten dat het MJP met onze inbreng versterkt wordt.

Marjolein de Lange

Kort nieuws

Van der Pekbrug

Deze nieuwe brug over het Buikslooterkanaal verbindt de van der Pekstraat met Overhoeks. Vanaf de brug kun je via de nieuwe Docklandsegr naar de Asterweg of via de Bercy laan naar Eye.



Zonnehoekspad

Nieuw solitair fietspad van ca. 400 meter tussen de Nieuwe Hemweg en de Archangelkade, achterlangs volkstuincomplex Zonnehoek. Fietzers hoeven nu niet meer om te fietsen via Spaardammerdijk en de Archangelweg.

Fietscoalitie

De Fietscoalitie is een samenwerkingsverband tussen Havenbedrijf Amsterdam, TNO en enkele bedrijven. Door de aanleg van extra fietspaden, het aantrekkelijker en bekender maken van de fietsroutes én een tijdelijk beloningssysteem worden inwoners en werknemers in het westelijk havengebied en Zaanstad hopelijk verleid om de fiets te gebruiken van en naar hun werk. Bij de Hempoint is een fietsservicepaal in gebruik genomen. Het Havenbedrijf Amsterdam legt vijf fietspaden aan, één daarvan, is het Zonnehoekspad al gereed. De aanleg van een fietspad langs de parallelweg Basisweg staat ook in de planning voor dit jaar en de overige drie fietspaden volgen later.

Parkeerduurbeperking

Vanaf september geldt bij alle Amsterdamse stations: fiets parkeren in het rek, en maximaal 14 dagen.

Daarnaast mogen binnen de A10 ten zuiden van het IJ fietsen die langer dan zes weken ongebruikt op straat staan, worden verwijderd.

Handhaving Fietsparkeren

Het nieuwe handboek omvat alle aspecten van handhaving van het fietsparkeerbeleid: definities, beoordelingscriteria en uitvoeringsinstructies. Ter verduidelijking is een een intrigerend aantal foto's opgenomen, o.a. van roest en mos op diverse fietsonderdelen.

De gemeente start met handhaven als de plekken in een parkeervoorziening op het drukste moment voor meer dan 85 procent bezet zijn. Er wordt dan eerst gehandhaafd op fietswrakken en verwaarloosde fietsen. Biedt dat onvoldoende soelaas, dan wordt gehandhaafd op de maximale fietsparkeerduur. Levert dat nog te weinig onbezette parkeerplaatsen op? Dan moet de gemeente zorgen voor meer fietsparkeervoorzieningen.

Fietspad Rokin

Het nieuwe Rokinfietspad naar de Munt is klaar. Er is minder ruimte dan op het oude fietspad, temeer daar je door het hoogteverschil niet kunt uitwijken naar de trambaan (net als op het Damrak).



Fietspaadje toch terug

In de Fred Roeskestraat was er altijd behalve het grote 2-richting fietspad aan de Noordzijde, de kant van de scholen, ook een stukje fietspad aan de zuidzijde voor fietsers vanaf de kruising met de Amstelveense Weg een stukje de straat in, oorspronkelijk door de Fietsersbond bedacht. De

bedoeling hiervan was fietsers vanuit het IJbaanpad de mogelijkheid te geven om eerst rechtdoor de straat in te gaan en pas later over te steken zonder met veel te veel fietsers tegelijk midden op de kruising te moeten stoppen. Bij de herprofilering was dit fietspaadje weggehaald. Ten onrechte bleek al snel. De rechtdoorgaande fietsers bleken in de F. Roeskestraat in moeilijkheden te komen door de vele auto's die hier in de spits ook de straat inrijden. Het fietspaadje is nu alsnog in ere hersteld.



Intelligente stoeptegels

Studenten van de Hogeschool van Amsterdam (HvA) werken aan een 'intelligente stoeptegels' die de verkeersveiligheid rondom scholen kan verbeteren. De tegel gaat kinderen die het fietspad willen oversteken 'waarschuwen' door op te lichten als er een fietser of scooter voorbij komt. Half mei is een eerste opstelling getest bij de Dr. Rijk Kramerschool aan de Nassaukade. De rode leds van de tegel deden het goed en voor de scholieren was duidelijk dat rood licht stoppen betekent. Echt intelligent is de tegel nog niet, want het onderdeel om fietsers te detecteren is nog niet gereed en dat is essentieel voor een intelligent systeem.

Studenten E-tech onderzoeken nu de mogelijkheden van sonar en infrarood om fietsers te detecteren. Dat is nuttig, want een systeem dat fietsers detecteert kan ook buiten schoolomgevingen goed van pas komen. Zoals bij kruispunten met verkeerslichten waar voetgangers en fietsers onderling geen verkeerslicht hebben. Voor slechtzienden zijn dat soort kruisingen lastig. Fietsdetectie kan hen laten weten wanneer de oversteek over het fietspad vrij is.

Eyetunnel eerst

Wie regelmatig het Buiksloterwegveer gebruikt, vooral in de spits, kan het niet ontgaan zijn: het fietsgebruik tussen Noord en de andere stadsdelen neemt sterk toe. In de spits kost de pont op- en af fietsen nu al vaak meer tijd dan de overtocht zelf.

Een centrale vaste oeververbinding voor fietsers is een noodzaak. Plannen voor een centrale fietsbrug krijgen echter veel tegenwind uit boot- en stadsgezicht belangen. Met het voorstel voor een Javabrug en een Stenenhoofdbrug belooft de gemeente dat verzet.

Twee bruggen in de luwte

Een Stenenhoofdverbinding sluit zowel in Noord als in West slecht aan op het fietsnetwerk. Ondanks de verdere stedelijke ontwikkeling toont de prognose voor het veergebruik in 2030 een opmerkelijk slecht gebruik van deze verbinding. Vergeleken met de Stenenhoofdbrug sluit de Javabrug beter aan op het fietsnetwerk. Wel vergen de routes naar de brug verbeteringen, en op het Javaeiland mist de ruimte voor een aantrekkelijke oprit.

Centrale oeververbinding

Volgens de prognose wordt een centrale vaste oeververbinding drukker dan de beide, nu voorgestelde fietsbruggen samen! Voorrang dus voor een centrale verbinding boven een brug in de luwte.

Brug of tunnel?

Een brug geeft uitzicht en vergt een kleiner hoogteverschil, maar biedt geen beschutting. Een tunnel voorkomt vertraging bij scheepspassage. Mede gelet op de weerzin tegen een centraal gelegen brug, pleit ik voor een fietstunnel.

Waar?

Noch midden achter CS, noch in het verlengde van de Gelderse kade is voldoende ruimte voor een prettige toerit naar brug of tunnel. Tussen de Westerdokskade en Eye zou een tunnel wél goed mogelijk zijn.

Eyetunnel

Deze verbinding sluit via de Westerdokskade goed aan op het fietsnetwerk. Voor fietsers naar of uit oost is er een rolband of roltrap. In noord sluit de tunnel via de Van der Pekbrug op het netwerk, aangevuld met een roltrap of rolband voor de richtingen Eye en Buiksloterweg. De gevaarlijke kruisingen bij het Van der Pekplein en de Westerdoksdijk vragen wel om verbetering.

Ruimte voor hellingbanen

De Westerdokskade geeft met de vaarroute op afstand, ruimte voor het nemen van het hoogteverschil. De toerit naar de tunnel zou al ter hoogte van de spoorbaan kunnen beginnen, zodat je onder de autoroute Ruyterkade - Westerdoksdijk doorgaat. Ook in noord is ruimte voor een goede toerit.

Een intensief gebruik vraagt om hoge kwaliteit. Geef de inrichting veel aandacht, waardoor het gebruik nog aantrekkelijker wordt.

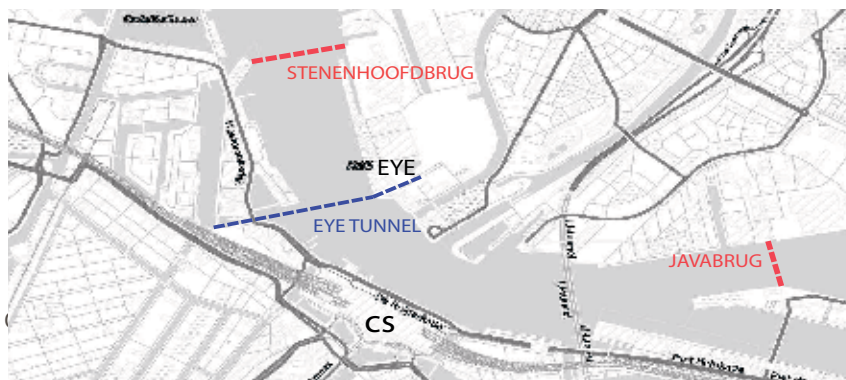
Roland Haffmans

meer info: tinyurl.com/y-verbinding

Ondertussen in Rotterdam

In het centrumgebied van de Maasstad hebben fietsers drie vaste mogelijkheden om het water over te steken: de Willembrug (1878), de Erasmusbrug (1996) en de Maastunnel (1942). Voorzitter van de Fietsersbond Rotterdam Jan Laverman: 'Het befietsen van een tunnel is een vak apart, zeker met roltrappen. Ik heb met mijn kinderen net zo lang geoefend totdat ze het aandurfd.' Hij erkent de noodzaak tot een vaste oeververbinding in Amsterdam: 'Ik wens jullie een goede tunnel, met niet té steile hellingbanen. Voor de fietsers die de omhooggaande helling toch niet kunnen nemen adviseer ik een lift. Rolbanen functioneren ook, maar onze ervaring is dat fietsers er gevaarlijke capriolen op uithalen. Ik vraag me overigens wel af of de Amsterdamse barrels 'tunnelproof' zijn, een stevige fiets mét versnellingen is een pré. En zorg voor toezicht. Laverman noemt de Kiltunnel onder de Dortsche Kil een 'voorbeeld-tunnel': gescheiden fietspaden, een geleidelijke hellingbaan en de keuze om met een lift naar boven te gaan. En tot slot: 'Amsterdammers zijn van harte welkom om bij ons alvast fietstunnelervaring op te doen.'

MvK



Milieuzone voor snor- en bromfietsen

De gemeente Amsterdam heeft in de 'Agenda Duurzaamheid' een hele reeks maatregelen aangekondigd, die de lucht in Amsterdam schoner moeten maken. Eén van de maatregelen is het invoeren van een milieuzone. Voor scooters betekent dit dat de gemeente de mogelijkheid wil onderzoeken 2-takt scooters binnen de bebouwde kom te weren.

In onze inspraakreactie schreven we dat we blij zijn met de invoering van een milieuzone. We zien het als een

eerste stap naar een schoner en veiliger stad.

Graag zouden we ook vervolgstappen benoemd willen zien en een planning. Wij dringen aan op effectieve en strenge handhaving en op tussentijdse doelen en evaluatie van de maatregelen. Afhankelijk van de uitkomsten daarvan kan het beleid dan bijgesteld worden. In de commissie Infrastructuur en Duurzaamheid van 8 juni zal dit onderwerp verder besproken worden.

Teeja Arissen

Visie Zuidas

De gemeente Amsterdam heeft eind vorig jaar de Visie Zuidas 2015 uitgebracht. Voor de Fietsersbond is het van belang dat fietsers veilig en comfortabel langs en door het gebied kunnen. In onze reguliere gesprekken met het projectbureau Zuidas en in de zienswijze op de Visie hebben we een aantal punten benadrukt.

We zijn blij met het zogenaamde fietscarré dat om het stationsgebied komt: een breed, tweerichtings-fietspad vanwaar je makkelijk op elke plek in het centrum van de Zuidas kunt komen. (rood op het kaartje hieronder)

Heel jammer is dat er geen directe route komt door het hart van de Zuidas, langs het station (zwart). Een gemiste kans want dat had een prachtige, autoluwe en verkeersveilige verbinding tussen de Minerva-as en Buitenveldert kunnen worden. De fietspaden langs de

Parnassusweg ten zuiden van de A10 zullen niet langer in twee richtingen bereden mogen worden. De Fietsersbond is daar niet blij mee. Daarom hebben we gepleit voor fietsen over 'de diagonaal', een soort promenade die vanaf het spoor bij de Parnassusweg schuin naar het zuid-westen zal lopen, richting de VU (groen). De kans is groot dat dit gaat gebeuren.

De Mahlerlaan ten oosten van de Beethovenstraat wordt ingericht met eenrichtingsfietspaden aan beide kanten van de weg. Dit is een mooie route waarmee je de drukte en de lange wachttijden bij de verkeerslichten van de De Boelelaan kunt vermijden. We pleiten ervoor de Mahlerlaan door te trekken richting Station Rai. Dat zou kunnen via de Strozziilaan of de Scarlattilaan, maar daar liggen nog wel enkele belemmeringen. Hopelijk kunnen

die worden opgelost. Dan loopt er een prachtige en redelijk rustige fietsroute vanaf Station Rai helemaal naar de Amstelveenseweg (roze). Ten slotte hebben we benadrukt dat de fietsroute vanaf het Beatrixpark via de tunneltjes en langs de Strawinskylaan en de Fred Roeskestraat naar het westen behouden moet blijven (geel-rood). De 'Daklaan', een verhoogde fietsroute parallel aan het spoor die door het centrum van de Zuidas zou komen te lopen, kan die route niet vervangen omdat de aansluiting met de vele bestemmingen door het hoogteverschil en gekke hoeken moeizaam zal zijn.

De Nota van Beantwoording van de zienswijzen is in juni klaar en in het najaar wordt de visie in de gemeenteraad behandeld.

Florrie de Pater

onze zienswijze is te bekijken op tinyurl.com/zuidasvisie



Achteruitgang verzacht door aanpassing verkeerslichten

De herinrichting van de kruising Haarlemmerweg-Admiraal de Ruijterweg is eindelijk klaar. De situatie is niet verbeterd. Integendeel. De fietsoversteek over de Haarlemmerweg aan de westzijde is opgeheven, en alle fietsers rijden nu aan de oostkant op een oversteek in twee richtingen. Hierdoor moeten fietsers van noord naar zuid via twee verkeerslichten oversteken. Eerst om de Haarlemmerweg over te gaan, en vervolgens om naar de goede kant van de Admiraal de Ruijterweg te komen.

Die tweede stop geeft flink extra wachttijd, bovenop de toch al lange tijd voor de Haarlemmerweg. En de wachtruimte is veel te klein voor de vele fietsers in de spits, waardoor sommigen op de Haarlemmerweg blijven steken. Een aantal fietsers verkiest het de kruising diagonaal te nemen, tegen de richting de



Admiraal de Ruijterweg in te fietsen, of door rood te gaan. Met alle hinder en risico's van dien.

Door metingen, observaties, advies en overleg heeft de Fietsersbond nog enige verbetering kunnen bewerkstelligen. De verkeerslichten

zijn nu zo aangepast dat noord-zuid fietsers bij het tweede verkeerslicht meteen groen krijgen. Of dat goed werkt was bij het ter perse gaan van deze Oek nog niet duidelijk. We houden het in de gaten.

Marjolein de Lange

Leidseplein wordt autovrij

Met het renoveren van de Leidsebrug is de langverwachte vernieuwing van het Leidseplein begonnen. Voor fietsers is er tijdelijk een brug geslagen tussen Stadhouderskade en Leidseplein. Daarmee toont Amsterdam dat het hier de fietsstromen serieus neemt.

Op de Leidsebrug komen uiteindelijk een tramhalte en een taxistandplaats. Je kan er gif op innemen dat in de toekomst veel passagiers op het fietspad gaan lopen. Daar staat tegenover dat de taxistandplaats bij De Balie verdwijnt, waardoor het op het fietspad dáár vermoedelijk rustiger wordt.

Het nieuwe Leidseplein moet vooral keizer voetganger gerieven. Aan koning fietser is wel gedacht, maar minder dan de Fietsersbond zich had voorgesteld. Vorsten behoren volgens ons over rood asfalt te rijden: asfalt hobbelt niet en de rode kleur markeert de plaats op de weg. Op het Leidseplein worden de fietspaden wel rood uitgevoerd, maar in natuursteen. Snorscooters zullen over het Leidseplein blijven rijden zolang hun plek nog steeds het fietspad is. Trams zullen voortsnelen over in asfalt neergelegde rails. Maar: het Leidseplein wordt auto- en bromfietsvrij!

Punt van aandacht is het fietsparkeren. De regels op het Leidseplein zijn de laatste jaren aangescherpt en er is fanatiek geknipt. Dat heeft ertoe geleid dat de gemeente 540 fietsparkeerplaatsen minder nodig denkt te hebben dan aanvankelijk bedacht (geen 3660 maar 3120). Het aantal plaatsen voor scooters blijft 360. De gemeente verwacht dat hiermee wordt 'recht gedaan aan de geconstateerde daling van de fietsparkeerdruk, terwijl er nog steeds ruim voldoende capaciteit is voorzien voor zowel fietsen als brom- en snorfietzen tijdens de piekdruk'. Wie weet, maar het is een opmerkelijke trendbreuk. Vermoedelijk is de wens om te besparen op de bouw van fietsenstallingen de vader van de gedachte.

Jan Pieter Nepveu

Uitvoeringsplanning

Renovatie Leidsebrug: 2016 – 2018

Verplaatsing taxistandplaats, herinrichting Leidsebosje en Stadhouderskade: 2017

Maaiveld Leidseplein, Marnixstraat: 2016 – 2018

Bouw fietsenstalling en herinrichting Kleine-Gartmanplantsoen: 2019 – 2021

Wij
Amsterdamse
fietsers

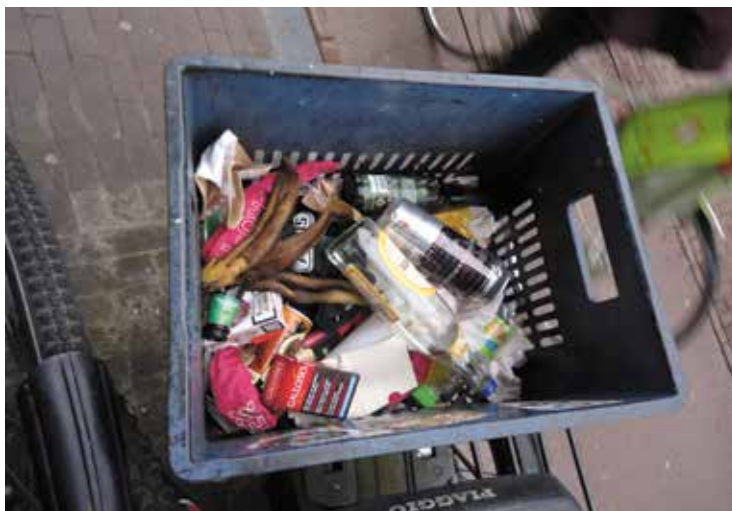


Fietsvuilnisbakken

Wij, Amsterdamse fietsers, zijn een makkelijk doelwit als iemand wil klagen over het gebrek aan manieren op straat. Maar welke andere groep in onze stad doet eigenlijk zoveel om de straten schoon te houden, en

dan nog vrijwillig ook? Geheel onzelfzuchtig bieden we onze fietskratten aan als vuilnisbak. In plaats van ons uit te maken voor 'asociaal', zouden ze ons de 'Amsterdammer van het Jaar' prijs moeten toekennen – elk jaar!

tekst/foto's Pete Jordan



De Kwestie...

Waarschuwing! Kans op E-bike!

Nieuwe leden van de Fietsersbond maken kans op een luxe E-bike ter waarde van 2899 euro. De Afdeling Amsterdam denkt dat de bond mensen hiermee op onnodige kosten jaagt: stroom, motoronderhoud, nieuwe accu. Bovendien is het maar de vraag of E-bikers onze belangenbehartiging behoeven. Wij denken dat de Fietsersbond ten minste een echte fiets als prijs zou moeten aanbieden. Wat vindt u?

Deze 'bijsluiters' bij de ledenwerfactie van het landelijke bureau plaatste de Afdeling Amsterdam in haar elektronische nieuwsbrief. De onafhankelijke OEK peilde de reacties.

Michiel Bardet spreekt van 'een zuur commentaar' en vraagt zich af of 'de afdeling Amsterdam er tegenwoordig alleen maar voor fietsers die zich 100% op eigen kracht voortbewegen is?' Hij beschouwt de opkomst van de E-bike als 'een gegeven van de tijd' en ziet geen reden waarom 'de Fietsersbond niet de belangen van fietsers met trapondersteuning zou moeten vertegenwoordigen.' Concluderend: 'een smakeloze actie die de welwillendheid van een sponsor zoals Batavus zal beschadigen.'

Miriam Krekel heeft nog geen trapondersteuning, maar beschouwt de E-bike wel als een echte fiets, waarmee ze nog lekker buiten kan fietsen als dat op eigen kracht niet meer zou kunnen. Dus, doe niet zo moeilijk!

Een 'noem mij maar een betrokken lid' onderschreef de bijsluiters en zegde meteen maar zijn lidmaatschap op. 'Boekenclubs en omroepbladen zijn groot geworden met welkomscadeautjes. Maar de Fietsersbond moet leden werven met ideeën, idealen zelfs. Een nieuw lid zou hooguit een ludieke fietsersbond-fietsbel kunnen krijgen. Met de verloting van de elektrische fiets wordt de indruk gewekt dat een gewone fiets maar behelpen is, als een voorstadium voor de e-bike en wat daar dan weer op volgt.'

Toon van den Boer meent dat niet snelheid een criterium zou moeten zijn voor support van de Fietsersbond, maar de aan- of afwezigheid van een verbrandingsmotor. En hij pleit ervoor dat 'op het fietspad uitsluitend de gewone fiets en gewone e-bike, dus niet de speed bikes, tot maximaal 25 km/uur toegelaten zouden moeten worden.'

Michel Standaert reageerde nogal cryptisch: 'OEK kun je ook lezen als Op Elektrische Kracht.'

Het bestuur van afdeling laat desgevraagd weten blij te zijn met de reacties als voer voor discussie, maar betreurt de opzegging van een lid. Het werkt aan een standpunt omtrent deze kwestie, als insteek voor overleg met het landelijke bureau.

Bestuurslid Jan Pieter Nepveu: 'In beginsel maakt de Afdeling Amsterdam in de belangenbehartiging geen onderscheid tussen fietsers op eigen kracht en fietsers met elektrische ondersteuning. Maar bij conflicterende belangen zullen wij kiezen voor de fietsers op eigen kracht. We zien snelheidsverschillen op smalle paden als het belangrijkste belangenconflict, gevolgd door conflicten veroorzaakt door gewicht en afmetingsverschillen. Kortom, eigen kracht heeft voorrang want is maximaal milieuvriendelijk en gezondheidsbevorderend.'

MvK

Heeft u ook een mening over deze kwestie? Laat het ons weten op oe kredactie@fietsersbondamsterdam.nl

Fietsers verliezen voorrang op Haarlemmermeercircuit

De Nota van Uitgangspunten Reconstructie Amstelveenseweg is door de gemeenteraad goedgekeurd. De verkeerskundige rotonde bij het Haarlemmermeercircuit zal daarmee verdwijnen. De Fietsersbond heeft zich hier ernstig tegen verzet, omdat de situatie voor fietsers flink verslechtert. Auto's vanuit het centrum richting Stadionplein en omgekeerd krijgen straks voorrang. In de spits moeten die duizenden fietsers dus lang en vaak wachten om over te kunnen steken. Velen zullen het geduld daarvoor niet op kunnen

brenge, vooral scholieren die op tijd op school moeten zijn en mensen die bij Station Zuid de trein moeten halen. Dit is terug bij af. Een aantal jaar geleden was het Haarlemmermeercircuit een black spot. Om de situatie veiliger te maken, is toen juist bewust voor een rotonde gekozen.

In de Gemeenteraad heeft Groen-Links een motie ingediend om de rotonde te laten voortbestaan, maar die motie werd niet gesteund. Wel is een motie aangenomen van de PvdA en D66 die luidt: 'De Raad

besluit om het college te verzoeken een plan-B met normale voorrangregels te ontwikkelen en op te nemen in de NvU, zodat indien het huidige voorstel niet goed functioneert, dit plan zonder grote ingrepen uitgevoerd kan worden.' Dit betekent dat de nieuwe situatie goed moet worden gemonitord en als blijkt dat het niet werkt of te gevaarlijk is, een ander plan klaar moet liggen. We zullen snel informeren of er een plan B wordt ontwikkeld en hoe dat eruit zal zien.

Florrie de Pater

'Als het eten komt, is iedereen blij'

Maaltijdkoerier foodora is één van de opvallendste nieuwkomers in de wereld van de fietsend Amsterdam. In 2015 begonnen met een paar medewerkers zijn er nu al rond de zeshonderd fietsers die vers bereide maaltijden van restaurants naar hongerige klanten rijden. Op drukke dagen, meestal in de weekends, zijn er meer dan honderd mensen tegelijk op weg. Het bedrijf moest daardoor al een paar keer naar een groter pand verhuizen. Sinds kort is het neergestreken aan het Zandpad, naast de Jeugdherberg aan het Vondelpark, waar nu op het kantoor veertig mensen werken. Aan het begin van de avond is het hier een drukte van jewelste om alle koeriers van aluminium rekjes op hun fiets en coolboxen te voorzien. Er is een balie waar ze inchecken en die informatie geeft, maar de meeste fietsers weten de weg. Voorwaarde om bij foodora te komen werken is dat je een goede fiets hebt, een dienstbare instelling en een smartphone waarop de foodora app geïnstalleerd kan worden. Via deze app wordt iedereen aangestuurd.

Op een woensdagavond vergezel ik koerier Buddy van de Bos (27) op zijn tocht door Amsterdam. Buddy studeert biomedische wetenschappen en dat doet hij nog steeds, maar het fietsen voor foodora vindt hij vooralsnog veel leuker, zodat hij twijfelt of hij zijn studie af zal maken. Wat hem aantrekt in het werk, is dat hij van Amsterdam houdt, 'Amsterdam is zo'n mooie stad,' en ook dat hij als maaltijdkoerier voortdurend blije mensen treft. 'Je komt eten brengen en dat vindt iedereen leuk. Als je hebt aangebeld, zie je bijna altijd een glimlach op iemands gezicht verschijnen. Alleen als je laat bent, wat gebeuren kan, valt dat wel eens tegen.' Buddy werkt 29 uur in week, van maandag tot en met vrijdag, en begint meestal rond zes uur. Hij heeft dan zelf al gegeten, om geen last te hebben van de heerlijke geuren in de keukens waar hij komt, en werkt door tot een uur of elf. Om tien voor zes staat hij klaar naast zijn oude damesfiets en zet hij vast zijn app aan, in afwachting van de eerste opdracht. Binnen een kwartier ziet hij op het schermje

dat hij naar een restaurant op de Prinsengracht, vlak bij de Leidsegracht, moet. Rustig rijdt hij het Zandpad af, en neemt dan de fietsersoversteekplaats aan het begin van het Vondelpark. Zijn app biedt de mogelijkheid om ook de beste route door te geven, maar Buddy kiest liever zelf zijn weg. Voor hem is dat een deel van de uitdaging. Hij weet dat goed weggedrag belangrijker is dan snelheid, steekt zijn hand uit bij het afslaan en rijdt – in ieder geval tijdens werkuren – nooit door rood. Medewerkers bij foodora werken volgens een zogeheten nul-urencontract en worden per uur betaald en niet per opdracht, zodat ze niet in de verleiding kunnen komen te hard te rijden, zo heeft de recruiter van het bedrijf me op kantoor verteld. 'Veiligheid is voor ons erg belangrijk. We willen dat het eten goed aankomt.' Er zijn wel tijdslimieten bij een opdracht, maar mijn indruk is dat die niet te krap zijn. In het restaurant loopt Buddy meteen door naar achteren, waar hij een trap af gaat. 'Meestal lopen we direct door naar de keuken, zodat je niet in het eetgedeelte hoeft rond te hangen.' Het eten staat al in een tasje voor hem klaar en verdwijnt in een koeltas, die in de geïsoleerde roze box achterop zijn fiets past. Buiten typt Buddy in dat het eten is opgehaald, en pas dan leest hij waar het heen moet. Bij Foodora krijgen de fietsers pas na het voltooiën van een opdracht een nieuwe opdracht, opdat ze niet gestresst raken. Alles op zijn tijd. We moeten naar de Utrechtse Dwarsstraat en na een korte blik op de plattegrond op zijn smartphone besluit Buddy de Prinsengracht af te rijden tot aan de Reguliersgracht. Hij geniet zichtbaar van het fietsen. Hij vertelt me dat hij vóór deze baan een tijd op een scooter werkte, om sushi te bezorgen, maar dat hij dit veel leuker vindt. 'Ik zat daar de hele



dag. Dit is veel beter voor je conditie.

Foodora is onderdeel van een internationaal bedrijf, begonnen in Duitsland. Dat maakt dat ze over startkapitaal beschikken en kunnen steunen op eerdere ervaringen in het buitenland. Belangrijk voor hun groei is hun naamsbekendheid en een goede reputatie. Daarom dragen alle fietsers gedeeltelijk bedrijfskleding, een roze poloshirt en 's winters een gevoerd roze jack. De belangrijkste concurrent in Amsterdam is het oudere Deliveroo. Wie van de twee het grootste is, is onduidelijk, maar onderweg komen we vanavond meer koeriers van foodora tegen dan van Deliveroo. De koeriers groeten elkaar, en als ze toevallig bij het zelfde restaurant moeten wachten, maken ze een praatje. Buddy vertelt dat hij lang

niet alle koeriers kent, daarvoor zijn het er teveel en is het bedrijf te hard gegroeid. Er zijn er ook die alleen in de ochtenden werken. Verrassend veel mensen blijken 's morgens een ontbijt met lekkere sapjes te laten bezorgen.

In de Utrechtsedwarsstraat krijgt hij van een tevreden klant een fooitje en wacht hij beneden naast zijn fiets op een volgende opdracht. Die laat niet lang op zich wachten. We moeten naar de Van Woustraat om een luxe Hamburger op te halen. Als we die bij een groot kantoor op de Weteringsschans hebben bezorgd, fietsen we door naar de Nieuwmarkt, waar bij een Thai al een portie rijst met groente in een papieren zak voor de Marnixstraat klaar staat.

Zo fietst Buddy van de Bos deze avond verder door Amsterdam, van

restaurant naar klant. Ik kan een licht gevoel van jaloezie niet onderdrukken. Elke dag een paar uur door de stad fietsen, overal enthousiaste mensen ontmoeten, het lijkt me heerlijk. We treffen het natuurlijk, omdat het vandaag mooi weer is. Als het stormt en regent, is het werk inderdaad minder leuk, zegt Buddy, en juist dan zijn er de meeste klanten. 'Mensen hebben dan geen zin hun huis uit te gaan, en bellen naar foodora.'

De recruiter heeft me verteld dat het loon op het niveau van het minimumloon ligt en dat ouderen daardoor meer verdienen dan jongeren. Ze hebben nog geen 65-plussers in dienst, maar er zijn de komende tijd nog veel nieuwe mensen nodig, want het bedrijf groeit als kool. Dus wie weet...

Reinjan Mulder

Vaart maken

De diversiteit neemt af, in de oceanen, in de oerwouden, en op de velden. Maar op de fietspaden neemt de diversiteit juist toe. Het is allemaal een bron van zorg.

Jaren '50, begin '60. Een massa woon-werkverkeer trapte zich naar zijn bestemming, op fietsen die gemaakt waren om een mensenleven mee te gaan. Een enkeling had toen al versnellingen, nooit meer dan drie, waarvan de middelste meestal kapot was.

Wielrennen – dat werd gedaan door Woutje Wagtmans en Wim van Est, op de Belgische kasseien, nadat de politie de weg had afgezet.

Men ondervond toen wel overlast van brozems (bromnozems), vaak met uitgevijlde carburateurs en afgezaagde uitlaten. Maar die overlast verdween op de dag dat de bromfietshelm verplicht werd.

Jaren '60/70. Het tijdperk van ontsluiting en dynamiek, oftewel asfalt en auto's. De fietser verdween in Amsterdam bijna uit het straatbeeld.

Maar de fietser kwam terug, en wel in zoveel verschillende vormen dat we het nu over 'fietspadgebruikers' moeten hebben.

Door de aanleg van vrijliggende fietspaden, en door de

toegenomen diversiteit, is de auto niet meer de grootste bedreiging voor 't gewone fietser. Het zijn de andere gebruikers van het fietspad.

Scooters – daar gaan ze wat aan doen, schijnt het. Drie- en vierwielers. Wielrenners, E-bikers, en dan krijgen we ook nog de speed pedelec. Waarom blijven de snelheidsmaniakken niet gewoon thuis?

Op de hometrainer, met een groot beeldscherm voor hun neus waarop een landschap naar keuze voorbijflit. Ongeremd van de Mont Ventoux af. Zigzaggend tussen de pinguïns een wak in rijden en weer gewoon verder gaan. Het kan, ik heb een paar hele grote vrachtwagens uit de bocht laten vliegen, in gezelschap van mijn kleinzoon, in Zandvoort Circus. Beter dan echt!

Ruimte wordt hier zoïets als brood in de oorlog. En als de maniakken het fietspad in bezit nemen, dan zou 't kunnen gebeuren dat ik mijn principes overboord gooi – niet vervuilen en het ruimtebeslag zo klein mogelijk houden – en in een Canta stap.

En met mij al mijn bejaarde vriendinnen. Want zo'n blik geeft wel bescherming. Probeer dan nog maar eens vaart te maken op het fietspad!

Aleida Leeuwenberg

Tussen Amstel en AMC

Het Academisch Medisch Centrum en omgeving trekt vanwege de toename aan publieksfuncties steeds meer bezoekers. Uitgenodigd door uitgestrekte parkeervlakken en brede wegen is het autogebruik er hoog. Grote loopafstanden en onaantrekkelijke looproutes nodigen ook niet uit tot gebruik van het nieuwe treinstation. Hier ligt een kans voor het stimuleren van het fietsgebruik.

Een aantrekkelijker fietsroute vraagt niet alleen om goede fietspaden, maar vooral om fietsvriendelijke kruisingen. Alleen bij het AMC liggen nog fietstunnels. Helaas geraken die fietsvoorzieningen uit de mode: ze worden vervangen door gelijkvloerse, hinderlijke kruisingen, zoals de Bijlmerdreven. Ook de Amstelstation-AMC fietsroute kent vele hinderlijke kruisingen. De nieuwbouw nabij het Amstelstation zorgt voor steeds meer drukke zijwegen en bijbehorende fietspadkruisingen. Dankzij de krappe

spoortunnel bij het Amstelstation, die doorgaand autoverkeer ontmoet, en de rotonde zijn er op dit fietsroutedeel gelukkig geen verkeerslichten die voor oponthoud zorgen.

Op het Spaklerweg-deel rondom de A10 is het tegelfietspad vervangen door asfalt, verbreed en ingericht voor tweerichtingen fietsgebruik. Mooi! Maar wat voorheen een fietspad was, werd na verbreding een bromfietspad. Bovendien is de autorijweg voorzien van meer afslagvakken op de kruisingen. De daarvoor aangepaste verkeerslichten hebben langere wachttijden voor de fiets! Zoals vaker buiten het centrum, verbetert het fietspad, maar verslechtert de fietsroute. Winst voor de auto, (tijds)verlies voor de fiets.

Met de forse en kostbare snelweg verbredingen rondom Amsterdam, kun je meer fietsverslechteringen verwachten. Meer autoruimte op de snelweg vergroot de autodruk op

het stedelijke wegennet. Lang geleden, tijdens de eerste autogolf was scheiding tussen fietsroute en autoroute standaard verkeersbeleid, zoals zichtbaar in de Lelylaan, Gooiseweg en wegen in noord. Voetgangers en fietsers kruisen deze wegen ongelijkvloers. Al zijn de tunneltjes niet altijd prettig vormgegeven, ze maken wel snelle en veilige fietsroutes mogelijk. Op het deel tussen A10 en A9 zijn er maar liefst 7 hinderlijke kruisingen met verkeerslichten, die in de spits voor zo'n 4 minuten langere fietstijd zorgen. Op zo'n route is gemakkelijk fietswinst haalbaar.

Er wordt door de gemeente hoog ingezet op de snelfietsroutes Amsterdam-Haarlem en Amsterdam-Zaanstad. Het realiseren van snelle verbindingen binnen de stadsgrenzen, zoals die tussen Amstel en AMC, zou wat mij betreft prioriteit mogen krijgen.

Roland Haffmans

Raadselachtig rooster

De IJ-fietsboulevard krijgt gestalte. Mooi rood asfalt, net niet helemaal onder de overkapping, ach, en dan tegenover De Burgerij, net in het verlengde van de middentunnel, een fietspadbreed rooster van ongeveer 10 meter lang. Nou begrijpen we dat de mensen van de Noord-Zuidlijn ook een beetje zuurstof willen, maar als je nu met de metro naar CS bent gekomen en nog snel de pont wilt halen, wordt je als je hier oversteekt toch echt omvergemaaid door een fietser die niet meer kan stoppen. Sinds wanneer in een fietsstad als Amsterdam een metalen rooster als volwaardig en veilig wegdek voor een fietspad geldt, is mij een raadsel. Zo halen we nooit Kopenhagen in!

Hans Groen



Ruim baan voor CycleSpace

Sinds de oprichting, die in april door wethouder Litjens van verkeer werd bekrachtigd, ontwikkelt CycleSpace plannen om fietsen zo leuk, makkelijk en veilig mogelijk te maken, zowel in Amsterdam als de rest van de wereld.

Volgens schattingen kiezen de komende dertig jaar wereldwijd drie miljard mensen die nu nog niet fietsen voor de fiets als eerste vervoermiddel. Het recent met financiële steun van de Gemeente Amsterdam opgerichte platform CycleSpace heeft grootse plannen. Met Amsterdam als basis én voorbeeld wil deze organisatie mensen wereldwijd inspireren de fiets als eerste vervoermiddel te kiezen en zo het leven voor deze miljarden nieuwe fietsers makkelijker en leuker maken.

FabCity

De vijf internationaal-georiënteerde oprichters, waaronder een kunstenaar en een architect, wonnen begin dit jaar de tender om het fietslaboratorium van Amsterdam te worden. De €150.000 die dit opleverde wordt op alle mogelijke manieren ingezet. Tot eind juni resideert CycleSpace in een speciaal gebouwde glazen paviljoen in FabCity, een tijdelijke mini-stad die in het kader van het Nederlandse EU-voorzitterschap is verzezen op de kop van het Java-eiland. Wethouder Litjens noemde Amsterdam de fietshoofdstad van de wereld en het fietspaviljoen 'een plek waar CycleSpace de kracht van innovatie en fietsen bij elkaar brengt'.

Hersenactiviteit

Innovatie staat bij CycleSpace hoog in het vaandel. Maud de Vries, medeoprichter en woordvoerder: 'Hier bij FabCity is een speciaal fietspad aangelegd waarop door middel van een speciale helm de hersenactiviteit kan worden gemeten, en in ons paviljoen kun je de Bicycle Parking Innovation Gallery bekijken. Daarnaast zijn we bezig

met slimme oplossingen voor fietsparkeren, een autovrije fietsdag, een fietsfilm-festival en een wereldwijde verkiezing van fietsburgemeesters.' Door deze initiatieven probeert CycleSpace fietsen zo leuk mogelijk te maken, zowel in Amsterdam als elders. De Vries: 'CycleSpace inspireert de wereld, en de wereld inspireert ons.'

Internationale delegaties

Behalve een mooiere fietservaring moeten de activiteiten van CycleSpace ook inkomsten en werkgelegenheid gaan opleveren. Het team is druk bezig een netwerk op te bouwen van investeerders, sponsors, start-ups en andere innovatieve organisaties. Volgens wethouder Litjens heeft de gemeente CycleSpace hard nodig om te kunnen voldoen aan de vele aanvragen van internationale delegaties. De Vries bevestigt dit: 'We hebben al een aantal delegaties ontvangen, onder andere uit Engeland en van de Fordfabrieken. Ook hebben we een pitch verzorgd voor een minister uit de VS. Het gaat dan bijvoorbeeld over de fietsparkeersystemen van Lo Minck en de intelligente elektrische fietsen van VanMoof.'

CycleHack

Voor 24 tot 26 juni staat in 75 steden ter wereld – driemaal zoveel als verleden jaar – CycleHack weer op het programma. Dit evenement roept deelnemers op ideeën te pitchen die het fietsen prettiger en toegankelijker maken. In de theorie blijven steken is er niet bij, want de ideeën moeten nog voor het eind van het weekend worden uitgevoerd.

Hopelijk lukt het met behulp van fietsersbonden en organisaties als CycleSpace de verkeerschaos te bezweren die steden overal ter wereld doen dichtslibben.

Hendrina Kester

FIETSBURGEMEESTER

CycleSpace wil fietsen leuker maken, wereldwijd. Hoe de Amsterdamse fietsers van dit streven gaan profiteren is natuurlijk nog even de vraag. Wij onderschrijven in ieder geval het initiatief tot de verkiezing van een fietsburgemeester.

Marjolein de Lange zet zich mede namens de Fietsersbond al jarenlang in voor beter fietsen in Amsterdam. Van simpele fietsdoorsteekjes en fietsles aan scholieren tot het openhouden en realiseren van fietstunnels en bruggen.

Nu stelt Marjolein zich kandidaat als fietsburgemeester. Het is haar ambitie meer ruimte en schonere lucht voor fietsers te creëren en fietsen voor elke Amsterdammer de aantrekkelijkste optie te laten zijn. Van 15 tot 23 juni kan iedereen via internet (cyclespace.nl/bicycle mayor) stemmen op de beste kandidaat. Uit de drie kandidaten met de meeste stemmen wordt door een jury de eerste fietsburgemeester van Amsterdam gekozen.

STEM OP MARJOLEIN

Floor Fietst

Op het scherm van mijn computer stond een strakke sportieve Gazelle: *'Fietst licht en flexibel instelbaar'*.

Wat was hij mooi! Telkens haalde ik de afbeelding tevoorschijn.

Daarna ging ik naar de winkel om hem te bestellen, maar daar zag hij er toch iets anders uit dan op het plaatje.

'Is de ruimte tussen zadel en stuur niet aan de krappe kant?' vroeg ik de verkoopster.

'Welnee, je kunt makkelijk een kinderzitje aan het stuur zetten!' jubelde ze.

'Dat is mooi,' zei ik, maar er sippelde toch vertwijfeling door, diep in mij. Hij trapte inderdaad zeer licht, was prima wendbaar, maar ja, die afstand tussen stuur en zadel, dat zat me letterlijk niet lekker.

Ik vroeg voorzichtig aan de verkoopster of ik naar een andere fiets uit kon zien.

'Koop is koop' antwoordde ze.

Ik durfde geen tegenspraak te geven en betaalde.

Maar de vertwijfeling bleef. Zeker toen ik er langere fietstochten op ging maken.

De winter kwam en de fiets bleef in de schuur staan. Pas in het voorjaar haalde ik hem weer 'van stal.'

Nu fietsen alsof je van niks weet, misschien valt het mee, zei ik tegen mezelf.

Maar het viel niet mee, ondanks zijn ongebreidelde schoonheid en souplesse.

Het overkomt me vaker dat ik me laat verleiden door het uiterlijk. Ik vind iets mooi en wil het hebben, en dan blijkt het achteraf niet handig te zijn. Geijkt voorbeeld: de laarsjes met hakjes die zo elegant ogen maar waarvan ik na een uur al pijn in mijn rug krijg. Ze eindigen steevast in een hoek in de kast.

Er was nog iets anders met mijn fiets aan de hand. Iets wat ik bij de aanschaf niet kon weten. De zadelstang die naar achteren helt bleek nagenoeg loodrecht ten opzichte van de trapas te staan. Gevolg: je benen kunnen minder kracht zetten tijdens het fietsen. En ja, dan kun je nog zo goed je best doen je fiets naar wens te verstellen, aan dit probleem helpt geen moedertje lief.

Wat nu? Inruilen en mijn verlies incasseren?

Ik struinde verschillende fietswinkels af, maar veel kreeg ik

er niet voor terug.

Totdat ik bij een winkel in Amsterdam Noord kwam. Die bood mij nog 350 euro, mits ik een nieuwe fiets bij hem kocht.

Ik liet mijn oog vallen op een RIH. De Rolls Royce onder de fietsen, hoorde ik later. Handgemaakt in Holland. Kosten 999 euro. Ik maakte er een proefritje op. Hij reed heerlijk.

Toch heb ik mezelf op de rem gezet door nog niet over te gaan tot koop.

Als ik nu in de stad fiets, kijk ik naar alle soorten fietsen die er rijden. De meesten zijn tamelijk oud. De RIH kom ik zelden tegen. Ik begrijp wel waarom. Ze zijn te mooi en daarom moeilijk te beschermen tegen de elementen die onze Amsterdamse fietsen teisteren.

Waarom moet ik ook het mooiste en het duurste hebben? vraag ik me af.

Uiteindelijk kom ik op een oud gezegde uit: 'alle waar is naar zijn geld.'

Floor Fagel

Nietjes op bestelling

Soms werken dingen volgens het boekje, en doen ambtenaren keurig hun werk. Na mij enige tijd te hebben geërgerd aan de her en der neergesmeten fietsen op het Bickerseiland, besloot ik er iets aan te doen. Met succes. Via het gemeentelijk informatienummer 14020 werd ik doorverbonden met de juiste persoon, die de spelregels (die ook op amsterdam.nl te vinden zijn) nader toelichtte. Er moest een aanvraagformulier worden ingevuld. Ook mailde ik foto's van de situatie ter plaatse en de gewenste plek voor het fietsenrek, plus een tekening van de stoep met fietsnietjes. Even bleef het stil... Toen werden er zeven nietjes in het plaveisel geplant. Hulde aan de gemeente voor deze snelle en efficiënte actie.

Hendrina Kester



Knelpunten

Opgelost



Zuid

Na het bericht in OEK 98 zijn de verhogingen rond de **verzinkbare palen** bij de Amstelveenswegingang van het Vondelpark vervangen door platte platen. Of dat te danken is aan onze melding op het Meldpunt Openbare Ruimte A'dam, mails naar het stadsdeel en de Centrale Verkeerscommissie of aan de OEK weten we niet. Gelukkig zijn meteen duidelijke witte markeringen op de straat aangebracht. Want de metalen palen zijn ondanks de rode lichtjes slecht zichtbaar. Op veel andere plekken zijn de witte verhoogde voeten rond de verzinkbare palen er helaas nog wel. De gemeente meldt dat wegbeheerders de verhoogde voet gebruiken om te voorkomen dat auto's tegen de palen aan rijden. Zo'n botsing veroorzaakt kostbare schade aan het mechaniek. Kosten van valpartijen van fietsers en voetgangers komen lang niet altijd niet voor rekening van de gemeente.

De aansluiting tussen de **Johan Muyskensweg** en de gehoekte brug over de Duivendrechtse Vaart is verbeterd en er is een oversteek over de Johan Muyskensweg gemaakt. Zo rijd je makkelijker en sneller van en naar de Korte Ouderkerkerdijk.



De fietspaden langs de **Rijnstraat** tussen Vrijheidslaan en Utrechtse Brug zijn bijna klaar. Ze zijn behoorlijk riant en liggen buiten de bomen zodat voor voetgangers en fietsparkeren ook voldoende ruimte is. Keerzijde: tramlijn 25 is verdwenen. Jammer dat het autoparkeren niet op straatniveau is, maar op dezelfde hoogte als het fietspad.

Oost

Langs de zuidzijde van de **Harteveldseweg** is een stukje fietspad tweerichting geworden zodat je vanaf het oosten het solitaire fietspad langs de A10 naar de Rozenoordlaan legaal kunt bereiken.

Nieuw West

De **Heemstedestraat** heeft ter hoogte van de Poeldijkstraat een mooie brede tweerichtings oversteek gekregen. Wel inclusief overbodig paaltje.



Zuid-Oost

Een rottig smal stukje van het **Abcouderpad**, net ten noorden van winkelcentrum de Amsterdamse Poort is comfortabel en breed geworden. Mooi zo.

Nieuw

West

De asfalt **opritten over de trambaan** op de Frederik Hendrikstraat bij de Derde Hugo de Grootstraat zijn verwijderd. Oversteken is dus lastig geworden. De asfalt opritten zijn op meerdere plaatsen in West verwijderd vanwege de verkeersveiligheid, meldt het stadsdeel. Het GVB wil zo min mogelijk overstekende fietsers voor de wielen hebben zodat trams lekker kunnen doorkarren. Bij het nieuwe ontwerp van de Frederik Hendrikstraat zal hopelijk wel aandacht besteed worden aan betere oversteekmogelijkheden voor voetgangers en fietsers.

Centrum

Over het Marineterrein is een aangename, lommerrijke fietsroute ontstaan. Dat is mooi. Maar de kruising met de **Kattenburgerstraat** ontwikkelt zich tot een knelpunt. Niets vermoedend komen fietsers hier aanrijden, hun zicht wordt belemmerd door geparkeerde auto's, en plotseling zien ze autoverkeer op zich afzalen.



Ooit fietste je van de Nieuwmarkt vrij eenvoudig via de Zeedijk en het Oudekerksplein naar de Warmoesstraat. Maar het **Oudekerksplein** is een voetgangersgebied geworden. De verandering is exemplarisch voor de binnenstad, waar voetgangers steeds meer ruimte krijgen en de resterende fietsroutes bij gebrek aan alternatieven veel te druk worden.

De **Museumbrug** en **Weteringschans-oversteek** zijn erg druk en chaotisch geworden nu het autoverkeer bij het Leidseplein niet meer de Singelgracht over kan.



Het fietspad langs de **Prins Hendrikade** is ter hoogte van de Oude Schans plotseling afgesloten. Fietsers moeten gevaarlijk oversteken. We worden overigens geacht al eerder, bij de IJtunnel, over te steken. Tijdelijk, tot kerstmis.

West

Bij de A10 kruist het fietspad langs de **Molenwerf** de rijbaan onder een schuinere hoek dan voorheen. Het zicht van autoverkeer op de fietsers in twee richtingen is daardoor verslechterd.

Onopgelost

Centrum

De **ventweg langs de Prins Hendrikade** tussen Scheepvaarthuis en Oude Schans, wordt regelmatig geblokkeerd door stilstaand (vracht)verkeer, terwijl fietsers hier in twee richtingen langs moeten. Herprofilering is mogelijk zodra eind 2017 een aantal bushaltes kan vervallen na ingebruikname van de Noord-Zuidlijn. Omdat de voorbereiding van een herprofilering een langdurig proces is, zou daarmee nu al begonnen moeten worden. Zowel bij Stadsdeel Centrum als bij de stedelijke diensten krijgt dit te weinig prioriteit.



De bouwplaats op stoep en fietspad van de **Spuistraat** tussen Raadhuisstraat en Paleisstraat beneemt al lang de ruimte voor fietsers en voetgangers.

Er is een smalle doorgang langs de bomen tussen rijbaan en schutting. Als er een kraan staat is er een verkeersregelaar om autoverkeer te stoppen en fietsers de rijbaan op te laten gaan. Dat is hard nodig.

Gedragspsychologen hebben zich er het hoofd over gebroken: hoe verleid je fietsers de **OBA stalling** te gebruiken? Resultaat: groene tegels met pijltjes. Een adviesje van de Fietsersbond: probeer het eens door de stoeprand te verlagen.



Afscheid van een barrel

Afgelopen week heb ik besloten afscheid te nemen van mijn versleten derdehands fiets, een barrel met een bakje voorop.

Ik gebruikte hem alleen om zware boodschappen mee te vervoeren, zoals zakken kattengrit. Ook deed hij weleens dienst als leenfiets als ik bezoek had en we samen op de fiets ergens heen wilden.

Maar nu staat hij werkloos in het fietsenrek. Als ik er langs loop, zie ik keer op keer meer roest op de velgen verschijnen. Rust roest.

De gemeente Amsterdam heeft een actie: Klaar met je fiets? laat hem gratis ophalen. Bel 14020. Op diverse billboards in de stad komt de actie voorbij.

Ik bel het nummer en krijg spoedig iemand aan de lijn. Tijdens ons telefoongesprek moet ik de mede-

werkster eerst even uitleggen wat het project inhoudt, maar al snel heeft ze het afsprakenformulier voor zich. Ik kan aangeven wanneer het me schikt. Er wordt gewerkt met tijdsblokken met een marge van twee uur.

Op zaterdagmorgen sta ik om 8.00 uur aangekleed naast mijn bed. Het eerste tijdsblok is ingegaan. De gemeente heeft tot 10.00 uur de tijd om mijn fiets op te halen.

Op mijn gemak eet ik een boterham en lees de krant. Als de wijzer tegen tien loopt krijg ik kramp in mijn buik. Stel dat ze niet komen? Nou en? zeg ik tegen mezelf, dan staat die fiets daar gewoon nog in het rek. Geen haan die daar naar kraait.

Maar daar zit nou juist de pijn. We willen met z'n allen genoeg parkeerplaatsen voor onze fietsen, we weten dat het stikt van de verroeste

barrels die nooit meer gebruikt worden. Vergeten en verweesd, de gemeente start een campagne die ik omarm, en dan komen ze niet? Het voelt alsof ik verloren heb.

Moedeloos ga ik op straat staan. Dan, om 10.10 uur zie ik een busje aan komen. Op de zijkant de tekst: Klaar met je fiets? Laat hem gratis ophalen. Bel 14020.

Dolblij ontvang ik de jongens en geef mijn fiets mee. In de bus staan al meer fietsen. Ze worden allemaal opgeknapt en gaan naar een goed doel.

Als de bus weggrijdt, zie ik mijn buurvrouw voor het raam staan kijken. Ik wenk haar. Ze zegt dat ze ook met een oude versleten fiets in haar maag zit.

Ik vertel haar van de actie en meteen is ze enthousiast. Volgende week laat zij haar fiets ophalen.

Floor Fagel

Foxx fietst

Onder de titel 'Amerikaanse minister komt stukje fietsen in Amsterdam' (Trouw, 21-4-2016) schreef Sybilla Claus een artikel over het werkbezoek van de minister van transport Anthony Foxx aan onze stad. Samen met de burgemeesters van Portland, Austin en South Bend stapte hij op een MacBike fiets om inspiratie op te doen voor zijn plannen om 'het verkeer in de VS een menselijker maat te geven.' En Claus fietste met hem mee: met de pont heen en weer over het IJ, naar de fietsparkeerboot, het Mr. Visserplein, de 'hippe Vanmoof-winkel' en het drukke Weesperplein. Ook al heeft de ketting van zijn fiets het onderweg begeven, minister Foxx heeft enkel lovende woorden: 'Fantastisch om te zien wat jullie in deze eeuwenoude stad vol smalle straten bereikt hebben. Stel je voor hoeveel files je hier zou hebben zonder al die fietsen.'

MvK



Minister Foxx(rechts) en de burgemeester van Portland, foto Sybilla Claus

Einde van een tijdperk

Spoedig zal er een einde komen aan een tijdperk in mijn leven, en daar heb ik niet naar uitgekeken. Sterker, soms wens ik dat dat tijdperk eeuwig voortduurt.

Het afgelopen decenium ben ik met mijn zoon meegefietst naar en van de plekken waar hij overdag de meeste tijd spendeert. Om te beginnen bracht ik hem op de fiets naar zijn kinderdagverblijf, daarna fietste hij op z'n eigen fiets naar zijn eerste basisschool en de laatste drie jaar naar een andere. De jongen zit nu in de achtste groep en we zijn aan de laatste weken van deze fase in zijn leven begonnen.

Een voorname reden om juist in Amsterdam te wonen is dat ik wil dat mijn zoon opgroeit in een grote stad waar het voor ons allebei goed fietsen is. En telkens als we samen fietsen krijg ik meer waardering voor deze stad.

Samen fietsen met mijn zoon betekent meestal samen praten. Op weg van school naar huis vertelt hij me honderduit over zijn schoolwerk of over wat hij van plan is de rest van de dag te gaan doen. Of hij deelt zijn gedachten over het leven en de wereld met mij. Laatst had hij het, een paar straten lang, over de geschiedenis van Amsterdam, de geografie van Afrika en de idiote boodschap van een cola-reclame op een billboard. Zolang de wielen van zijn fiets rondgaan, lijken de raderen in z'n hoofd daarmee gelijke tred te houden. Met als gevolg een spraakwastertal.

Toen we eens een week door Zeeland aan het fietsen en kamperen waren, praatte mijn zoon onafgebroken terwijl we over dijken en landwegen voort peddelden. Hij maakte het op die tocht zó bont dat zelfs ik een paar keer de grens van wat ik verdragen kan bereikte en hem moest vragen even z'n mond te houden.

Ik besepte voor het eerst dat dit tijdperk aan z'n einde kwam zo'n jaar geleden, toen de klasgenootjes van mijn zoon stuk voor stuk zonder hun ouders naar school begonnen te gaan. Ik had het altijd leuk gevonden om met andere ouders te praten, terwijl

mijn zoon nog aan het spelen was op het schoolplein. Maar toen begonnen de vertrouwde gezichten zo zeldzaam te worden dat ik er een gewoonte van maakte een boek mee te nemen om het wachten te veraangenamen.

Natuurlijk kan mijn zoon, net als veel van zijn klasgenoten, zelfstandig naar huis fietsen. Het is een ritje van 12 minuten. Maar ik heb dat nooit voorgesteld, en hij heeft daar ook nooit om gevraagd.

De eerste twee maanden van dit jaar was mijn zoon druk in de weer met het bezoeken van open dagen en proeflessen op allerlei middelbare scholen. Hij maakte een schema van de door hem berekende reistijden van huis naar 13 scholen waarin hij geïnteresseerd was. Op de fiets varieerden de reistijden van 15 tot 24 minuten, met het OV 21 tot 41 minuten.

Uiteindelijk werd hij als een van de 'verliezers' van de middelbare school-loterij op een school geplaatst die hij vóór de loterij niet eens bezocht had. Hoewel die uitslag hem teleurstelde, was hij blij dat de school maar 15 minuten fietsen van huis was.

Toen mijn zoon en ik ons over de fietskaart van Amsterdam bogen om de verschillende routes naar zijn nieuwe school te bestuderen, bekende ik hem: 'Ik zal het fietsen van en naar school met jou missen.' Hij keek me fronsend van ongeloof aan. 'We kunnen toch nog steeds samen naar huis fietsen?'

Nu was ik verbaasd.

'Maar weet je, dan kun je beter niet voor het schoolgebouw op me wachten,' zei hij. 'We kunnen gewoon een straat verder afspreken en vandaar naar huis fietsen.'

Ik weet niet of het voorstel van mijn zoon ooit wat zal worden. Ik stel me voor dat, als hij eenmaal op die nieuwe school begonnen is, hij nieuwe genoeg naschoolse opties heeft die hij aantrekkelijker vindt dan door de stad fietsen met z'n papa.

Even zo goed heeft het voorstel van mijn zoon me geholpen de klap te verzachten en te aanvaarden dat het tijdperk van samen naar school fietsen tot een einde zal komen.

Pete Jordan



altijd vaak

?

kan die bak Pet's van
mijn tonen af?

Als die mevrouw
haar buggy op vouwt
en die man daar neemt
zijn koffer op zijn
hoofd...

Mijn buggy opvouwen?
En waar moeten mijn
kinderen dan heen?

Ne