

OEK

Op eigen kracht

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond



nummer 96
juni 2015



**Cycleswap?
Cyclehack?**

**Fietsbeleid
gemeente**

**Sneller
over het IJ**

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 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 van de redactie.

De volgende OEK verschijnt oktober 2015

Bijdragen (liefst digitaal) zijn welkom tot 25 augustus 2015 o.v.v. "kopij OEK".

E: oe kredactie@fietsersbondamsterdam.nl

Adresgegevens afdeling

WG-plein 84, 1054 RC Amsterdam

T: 020-6854794

E: amsterdam@fietsersbond.nl

I: fietsersbond.amsterdam

Twitter: @adamfietst

Bezorging: oe k@fietsersbondamsterdam.nl

Het kantoor is als regel voor publiek geopend van ma-do van 10 - 14 uur. Wil je niet voor een dichte deur komen te staan, 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:

Floor Fagel (FF), Pete Jordan (PJ), Roland Haffmans (RH), Marcel van Kempen (MvK), Johan Kerstens (JK), Marjolein de Lange (MdL), Anne-Mariken Raukema (AMR)

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

Druk: Rodi Rotatiedruk

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

Bij de voorkant: Door deze straat zou de fietsroute lopen die de Chassébuurt verbindt met het Rembrandtpark. Voor het verbreden van de brug is geen geld meer. En in de straat zijn koopwoningen gekomen en wie daar woont wil geen fietsroute voor de deur. De fietsers rijden nu op de stoep langs de deuren van de huurwoningen...



In dit nummer:

- 3 Uitvoeringsagenda Mobiliteit
- 4 Over "aantrekkelijke stadsstraten"
- 5 Versnelling tram dupeert fietsers
- 6 Herinrichting Willemsparkweg
- 7 Gemeente toont zich hardleers
- 9 AALV 17 juni | IPROVO
- 10 Lezers schrijven
- 11 De fiets van...
- 12 Fietsshoesjesonderzoek
- 14 Over Cycleswap
- 15 Subsidie bedreigd?
- 16 Kleine moeite | Probleemloos
- 17 Beeldbank Fiets
- 18 Minder zonde, minder vergeving
- 19 Sneller en makkelijker het IJ over
- 21 Cyclehack | Van Moof
- 22 Gemiste melding
- 23 Column (Pete Jordan)
- 24 Niet zo, Maar zo

Niet zo, Maar zo

De stad wordt steeds drukker en fietsers en voetgangers zitten elkaar steeds vaker in de weg. Ook wint steeds vaker de esthetische vormgeving het van de functie, wint smaak het van veiligheid. Volgens ons is duidelijk rood asfalt voor fietsers veiliger voor iedereen. Dat zou niet ten offer mogen vallen aan de smaak van enkelen.

LAAT JE MAILEN

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 ov.v. 'email-lid'.

DIGITALE NIEUWSBRIEF

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

Meld je aan via: fietsersbondamsterdam.nl (knop 'NIEUWSBRIEF' rechtsboven)

Hier kan het beter!



Klachtennummers

- **Amsterdam** 14020
- **Fout geparkeerde auto's** 5530333
- **Storing straatverlichting** 5972626
- **Fiets-bewegwijzering:** 088-2696747 of via: www.bewegwijzeringdienst.nl (men vraagt naar lokatie en nummer wegwijzer). Graag ook doorgeven aan: 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

Uitvoeringsagenda Mobiliteit

Wat heeft de fietser te verwachten?

Op 16 april presenteerde wethouder Litjens de Uitvoeringsagenda Mobiliteit: bijna 50 maatregelen waarmee “Amsterdam de komende jaren meer ruimte creëert op de meest drukke plekken in de stad en de doorstroming van het verkeer verbetert. Er komt meer ruimte voor de fiets en de voetganger”. Aldus het persbericht. Maar om wat voor maatregelen gaat het eigenlijk precies? En wat heeft de fietser daaraan?

VERKIEZINGEN 2014

Wie zich de verkiezingsprogramma's van de politieke partijen van 2014 nog herinnert, weet vast nog dat een flink aantal de fietser van alles beloofde. D66 verklaarde in haar verkiezingsprogramma “Amsterdam is de fietshoofdstad van de wereld. Dat willen we zo houden. Parkeer- en veiligheidsproblemen met fietsen vragen daarbij om aandacht. Belangrijk is dat de kwaliteit, het onderhoud, het bereik en de veiligheid van het fietsroutenetwerk worden verbeterd en uitgebreid.” Ook de SP wilde “een groter autoluw gebied in de binnenstad waar meer ruimte komt voor de fiets”. En: “wanneer een straat heringericht wordt, scheiden we fiets- van autoverkeer.” Alleen de VVD oarmde de fietser niet en ging vooral voor “werk, werk, werk”, al beloofde men als enige partij “45.000 extra fietsparkeerplekken” (waartoe overigens al in het MeerJarenPlan Fiets van 2012 besloten was).

COLLEGEAKKOORD

In het collegeakkoord tussen deze 3 partijen werden de toezeggingen al een stuk zuiniger. Eigenlijk bleef alleen de ‘belofte’ van de VVD overeind: “De fiets is een belangrijk onderdeel van de Amsterdamse mobiliteitsbehoefte. We creëren meer ruimte op fietspaden door ze op meer plekken vrij liggend te maken, en door snorscooters te verplaatsen naar de rijbaan. Deze maatregelen komen ook de fietsveiligheid ten goede. Ook gaan we het aantal fietsparkeerplekken in de stad uitbreiden. Hiervoor wordt jaarlijks 2 miljoen euro uit het Mobiliteitsfonds gereserveerd.” Het zal niet verbazen dat in feite alleen die ene VVD-‘belofte’ overeind bleef, want VVD-er Litjens werd de wethouder die over de fiets ging. Inmiddels ziet het er naar uit dat die snorscooters door politiek onhandig manoeuvreren voorlopig nog op de fietspaden blijven. En hoe men “meer ruimte op fietspaden” denkt te krijgen “door ze op meer plekken vrij liggend te maken”, zal wel altijd een mysterie blijven.

UITVOERINGSAGENDA

Maar nu heeft het bestuur na een jaar inwerken een Uitvoeringsagenda Mobiliteit uitgebracht. Daarin staat wat de fietser de komende jaren van de gemeente mag verwachten. Is het wat? Weinig, te weinig, vindt Gerrit Faber hieronder. Weliswaar wordt als altijd met de mond beleden dat de fietser meer ruimte krijgt, maar in werkelijkheid gaat nu de ruimte die vrijkomt vooral naar de auto. Bovendien worden ook nog eens door het creëren van meer parkeerplaatsen voor auto's meer van die dingen de stad in gelokt. Voor de fietsers blijft er dan netto minder ruimte over dan nu. Maar ook uit de ideeën over “aantrekkelijk stadsstraten” blijkt – zoals daarna duidelijk wordt – dat de fietser het niet van dit beleid moet hebben. Intussen blijkt ook uit wat inmiddels op straat is of dreigt te worden uitgevoerd, dat de belangen van de fietsers kennelijk van ondergeschikt belang zijn. Dat komt wel heel sterk naar voren als we naar de maatregelen kijken die getroffen worden in het kader van het project ‘Versnelling van de westelijke tramlijnen 1 en 2’.

Amsterdams mobiliteitsbeleid valt door de mand

Bij het aantreden van Pieter Litjens als nieuwe wethouder, wilde hij niet beginnen met weer nieuw beleid, maar eerst al het oude beleid op een rijtje zetten. En het is een goede gedachte om dat niet alleen voor de fiets te doen, maar voor alle vervoersmiddelen bij elkaar. Dat is nu gebeurd in

de Uitvoeringsagenda Mobiliteit. De nota bevat dus weinig nieuwe maatregelen. Maar door de maatregelen bij elkaar te zetten, is te zien hoe het Amsterdamse mobiliteitsbeleid door de mand valt...

In de inleiding staat: “dit College maakt heldere keuzes”. Dit is ook de

lijn van het vorige college en gemeenteraad. In de mobiliteitsaanpak wordt betoogd dat het verkeer meer en meer vastloopt als er geen keuzes worden gemaakt.

De inleiding gaat echter verder met “elk vervoermiddel krijgt de ruimte”. Dat is dus juist géén keuze maken, maar proberen zowel de kool als de geit te sparen. Dit kennelijke politieke compromis gaat zeker niet Amsterdam bereikbaar houden.

Waar enerzijds “meer ruimte voor

fiets en voetganger” centraal staat, wil het college ook meer ruimte voor de auto, bijvoorbeeld door de bouw van maar liefst 4000 auto-plekken in nieuwe parkeergarages. Dat zou nog te verdedigen zijn, als minstens evenveel parkeerplekken van de straat zouden verdwijnen, waardoor meer plek komt voor fiets en voetganger. Maar meer dan 2000 plekken zijn een uitbreiding van het aantal parkeerplekken in vooral de binnenstad. Dat betekent dus 2000 extra auto’s, die via de nu al overvolle toegangswegen naar garages rijden als die aan het Rokin, de Singelgracht en in de Haarlemmerbuurt.

Met meer auto’s snijdt het College zich wat betreft haar doel in de eigen vingers, namelijk het beter bereikbaar maken van de binnenstad voor auto’s die er echt moeten zijn. Bovendien betekenen al die drukke straten ook meer hinder en gevaar voor fietsers en voetgangers. Maar ook de doorstroming van het autoverkeer dat echt in de binnenstad moet zijn, komt verder onder druk. En dat terwijl het College die nou juist wil verbeteren. Het College wil in meer straten een 30km zone maken en dan het verkeer mengen. Dat betekent in een aantal gevallen het opheffen van bestaande

fietspaden of het maken van een fietsstraat. In OEK 92 van februari 2014 hebben we al duidelijk gemaakt waarom we dit lang niet altijd een goed idee vinden. Om dit voor ouderen of kinderen veilig te laten uitpakken, zal het aantal auto’s juist fors moeten afnemen, zeker waar het verkeer door bijvoorbeeld laden en lossen chaotisch is.

De bouw van extra parkeerplaatsen in de stad en het verbeteren van de toegangswegen voor auto’s trekt meer auto’s de stad in. En dat maakt nou juist het mengen van fiets en auto onmogelijk. (GF)

“Meer ruimte voor voetgangers en fietsers bieden voor aantrekkelijke stadsstraten”

Zo heet sectie 3.2 in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit. Tja, ik weet ook niet wat er met deze titel gezegd wordt, maar de gedachte die er achter zit, begrijp ik wel. En ik vrees hem des te meer!

Volgens de verdere tekst zijn drukke winkelstraten (eufemistisch “aantrekkelijke stadstraten” genoemd) vaak niet zo aantrekkelijk door het feit dat er teveel en te druk verkeer is. Daardoor zijn de stoepen te smal en komen de fietsers in de knel. En juist voetgangers en fietsers “vertegenwoordigen economisch vaak de grootste waarde”. Als je hen niet kwijt wil, wat moet je dan doen?

Er worden 3 opties genoemd:

1. **autoparkeren er uit**, mits gecompenseerd in garages in de buurt. De gemeente: “door auto’s te verplaatsen van straat naar garages komt op drukke stadstraten ruimte vrij voor voetgangers, terrassen, speelvoorzieningen, groen, bredere fietsvoorzieningen en voor economisch verkeer (laden- en lossen).”
2. **auto’s en openbaar vervoer samen op één rijbaan**, mits het comfortnet OV is en “de hoeveelheid trams en auto’s dit toelaten en dit niet leidt tot verminderde

betrouwbaarheid van de tram.”

3. **fietsers en auto’s samen op één rijbaan**, mits “er erg veel fietsers zijn en de snelheid van auto’s verlaagd wordt naar 30 km/uur.”

Er vallen 3 zaken op:

1. Het aantal autoparkeerplaatsen mag niet minder worden (optie 1).
2. Tram en bus mogen geen hinder ondervinden ook al is het voor hen geen plusnet (optie 2).
3. Fietsers mogen best hinder ondervinden en risico lopen (vooral als het er veel zijn) ook al gaat het om plusnet fiets (waar de fietser ruim baan zou moeten krijgen) (optie 3).

KORTOM

Optie 1 en 2 kennen een voorbehoud dat ze in de praktijk onuitvoerbaar maakt; en dus is optie 3 de enig uitvoerbare, want een bord met 30 km/uur neerzetten is een fluitje van een cent. Veel meer kan je trouwens niet doen om de snelheid te verlagen, want de tramrails die in de meeste stadstraten liggen gaan niet samen met dremfels. En daarbij: in de stadstraten waar fietsers en autoverkeer de rijbaan nu al moeten delen, zoals delen van de Kinkerstraat en de Van Woustraat, is niet zozeer de snelheid het probleem – het is er vaak veel te druk om hard

te kunnen rijden –, maar de beroerde positie van fietsers tussen rijdend verkeer en parkerende auto’s.

SAMENVATTEND

De auto’s nemen teveel ruimte in (meer dan 40%), maar ze mogen alleen weg als er extra ruimte voor ze komt in parkeergarages zodat ze kunnen blijven. En omdat die extra parkeer ruimte er voorlopig niet is, blijven ze op straat teveel ruimte innemen. Ook de tram en bus blijken onaantastbaar en zullen niet inschikken. Dus moet het van de fietsers komen: ze moeten maar zorgen dat ze met zoveel zijn dat de auto’s zich als gasten gaan gedragen of wegblijven.

Dit is het voorstel van de gemeente om fietsers voor die “aantrekkelijke stadstraten” te behouden.

Maar het enige dat bereikt zal worden is dat fietsers hopeloos in het nauw komen. En het beu worden op die manier ‘gastvrijheid’ te moeten verlenen aan auto’s. Zouden ze dan uitwijken naar de tram en bus? Of in opstand komen zoals ook nodig was in de jaren 70?

MORAAL

‘Als de gemeente “aantrekkelijke stadstraten” of “fietsstraten” preekt, Fietserbond pas op je fietsers!’ (JK)



Willemsparkweg

Versnelling tramlijnen dupeert fietsers

De Stadsregio Amsterdam is bezig met de uitvoering van een Investeringsagenda OV. Die dient om het GVB ruimte en middelen te geven die nodig zijn om de stad zo in te richten dat er tegen lagere kosten meer verdiend kan worden, zodat dit vervoersbedrijf uiteindelijk zonder rijks subsidie kan. Een gunstige bijkomstigheid is dat het rijk er veel geld voor over had om van die subsidie af te komen (zo'n 400 miljoen euro). Van de maatregelen die in dit kader genomen worden en die met name de tram moeten versnellen, zijn al een aantal in uitvoering genomen. Hieronder kijken we naar de gevolgen voor de Amsterdamse fietser.

WILLEMSPARKWEG

Op de Willemsparkweg, waar de auto's niet anders dan op de trambaan kunnen rijden, moet de tram sneller kunnen. Daarom zijn twee weinig rendabele haltes opgeheven en zijn de trottoirs en fietsstroken versmald zodat (dubbel) parkerende auto's de doorgang van de tram niet belemmeren. En waar de halte bij de Obrechtstraat is opgeheven, blijven de auto's nu op de trambaan rijden waar ze voorheen om de halte heen moesten. De tram heeft daardoor geen oponthoud meer vanwege de auto-werende

hekjes en ook niet door eventuele botsingen met auto's die na de kruising weer op de trambaan moeten invoegen. Volgens opgave van het GVB levert dat voor de tram stad uit niks op, maar voor de tram stad in zo'n 10 seconden.

De fietsers daar zijn er niet op vooruitgegaan, al wordt dat door degenen die deze plannen gemaakt en goedgekeurd hebben, stevast beweerd. Er is immers, zeggen ze, een rode fietsstrook en meer ruimte tussen trambaan en geparkeerde auto's. Maar wijselijk zwijgt men over het feit dat de Willemsparkweg steeds meer bestemmingen krijgt die tot kortdurend bezoek leiden (een door de gemeente toegejuichte ontwikkeling) en dus dubbel parkeren op de fietsstrook steeds vaker voorkomt. Fietsers worden daardoor gedwongen uit te wijken en kunnen zo in conflict komen met het auto- en tramverkeer waarvan de snelheid op geen enkele manier fysiek kan worden beperkt. (Voorheen werd de snelheid geremd bij alle kruisingen.)

Ook voor fietsers op de Obrechtstraat, waaronder erg veel schoolkinderen, is de kruising gevaarlijker geworden, niet alleen door een unieke en door velen verkeerd begrepen – en dus ook verkeerd gebruikte – weginrichting, maar ook door de onvoorspelbare snelheid van het auto- en tramverkeer dat men moet kruisen.

LEIDSEPLEIN

Op het Leidseplein liggen nu vier tramhaltes op twee plekken. Dat wordt anders: er komen vier plekken voor elk één halte, die als het ware een molenwiek vormen. De haltes liggen dan elk net voorbij de kruising Mar-nixstraat-Leidseplein, wat natuurlijk de snelheid van de tram bevordert (bij het afrijden ontstaat geen extra oponthoud door kruisend verkeer). Voor fietsers en voetgangers wordt het daarentegen slechter. Ten eerste roept de ligging van de haltes meer voetgangersverkeer over de kruising op (overstappende passagiers of uitstappers die terug de kruising over moeten) en dat betekent voor fietsers en voetgangers onherroepelijk meer conflicten en oponthoud.

Bovendien leidt de aanleg van een nieuwe halte in de Marnixstraat ertoe dat fietspad en voetpad daar veel te smal worden. Om de tram betere doorstroming te geven, worden fietsers en voetgangers op elkaar gepropt. Bovendien is er het plan om lijn 1 te versnellen door hem niet langer door de Leidsestraat te laten rijden maar via de Rozengracht en de Marnixstraat. Bij het Leidseplein moet hij dan rechtsaf slaan waarbij hij in conflict komt met rechtdoor gaande fietsers, die de tram voorrang moeten verlenen. Verder is de nieuwe halte ter hoogte van de Leidsekade alleen mogelijk als de ruimte voor fietsers op de Leidsebrug versmald wordt en ge-

deeld wordt met taxi's die daar gaan keren (die taxi's mogen daar natuurlijk niet op de trambaan rijden, omdat dat de tram vertraagt).

ROUTE LIJN 13

Om lijn 13 te versnellen zijn maatregelen nodig op zowel de Nieuwezijds Voorburgwal als de Rozengracht. Ter hoogte van Magna Plaza wordt een extra tramspoor aangelegd voor het rechts afslaande tramverkeer. Die ruimte gaat ten koste van die voor de fietsers daar. Dat knelt des te meer omdat het aantal fietsers daar zal toenemen als eenmaal de Langzaam Verkeers Passage onder CS (2015) en de fietsparkeergarage onder het Open Havenfront (2021) gereed zijn.

Op de Rozengracht moet de tram een vrije baan krijgen, maar is er in de plannen geen ruimte voor de aanleg van vrijliggende fietspaden. Daarom houdt men het profiel zoals het nu is: fietsers krijgen een fietsstrook naast geparkeerde auto's en moeten maar zien hoe ze omgaan met de daar onvermijdelijk in ruime mate dubbel parkerende auto's. Ook verdwijnt de groene golf voor fietsers (die redelijk goed werkte en geen nadelen voor de tram had), want dat zou de tram seconden kunnen kosten. Ook moeten fietsers die langs de grachten rijdend deze route kruisen, rekenen op minder vaak en korter groen.

Pijnlijk is dat zowel op de Rozengracht als het Leidseplein fietsers op het plusnet Fiets de dupe worden en

dat dat plusnet nu juist een beleidsinstrument is om fietsers meer ruimte en snelheid te geven. Daarmee blijkt in feite het beleid van de MobiliteitsAanpak Amsterdam een fopspeen.

CONCLUSIE

Het maatregelenpakket dat de gemeente op kosten van de Stadsregio kan uitvoeren om de bedrijfsvoering van het GVB te verbeteren, heeft op straat voor fietsers alleen maar nadelen gebracht, zelfs op het plusnet fiets. Wonderlijk genoeg wordt door de voorstanders van die maatregelen steevast het tegenovergestelde beweerd. Terwijl het maar de vraag is of die maatregelen eigenlijk wel het effect hebben dat het GVB zegt na te streven – 35% meer passagiers (vooral forenzen, studenten, bezoekers en ouderen) en 20% kortere reistijd (GVB Vervoersplan 2014). Dat blijkt nog nergens uit en – gezien de demografische ontwikkelingen in Amsterdam – valt het ook zeer te betwijfelen of het daarvan komt. Dat hoeft geen verbazing te wekken: het GVB heeft een lange geschiedenis van mislukte pogingen om de bedrijfsvoering op deze wijze gezonder te maken. Ironisch is



Om de tram een betere doorstroming te geven, worden fietsers en voetgangers op elkaar gepropt.

natuurlijk dat die voor fietsers negatieve effecten het GVB wel degelijk in de kaart spelen: van oudsher stappen fietsers die dat te gevaarlijk gaan vinden, over op het OV. Zo bezien zou je kunnen spreken van een perverse prikkel: het GVB heeft er belang bij dat het fietsverkeer onveilig wordt.

TENSLOTTE

Hoewel buiten kijf staat dat de beoogde groei van het GVB goed is voor de portemonnee van de gemeente, ze is niet goed voor de stad, waar nu al veel scholieren/studenten en minima-ouderen niet fietsen omdat ze op een koopje of zelfs gratis met de tram, bus en metro kunnen reizen en aldoende dik en ongezond worden. Had de SP niet ooit voorgesteld die groepen een gratis fiets te geven? (JK)

Herinrichting kruising Jacob Obrechtstraat-Willemsparkweg

Meerdere dagen per week ben ik aangewezen op een route die van Amsterdam Nieuw Zuid naar West voert. Keer op keer kies ik dezelfde weg. Meestal fiets ik over de Reinier Vinkeleskade, buig af richting Jacob Obrechtstraat en steek daarna het Vondelpark door. Dit vind ik de groenste en rustigste optie. Met als vast onderdeel de oversteek van de

Willemsparkweg. En daar is het misgegaan.

Dat de tramhalte daar eind 2014 werd opgeheven, was een feit dat ik bijna dagelijks voorbij zag komen. Kunstzinnige pamfletten die op de ramen hingen, wekten op afstand de indruk dat het om een culturele activiteit ging. Maar het was een buurtprotest

tegen het verdwijnen van die halte. Wat vond ik daar nou eigenlijk zelf van, vroeg ik me als notoire fietser telkens opnieuw af. Ik had er gemengde gevoelens over. Eén gedachte was: dan kunnen ouderen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer, straks de deur niet meer uit. Maar ook: dan schiet de tramrit wat meer op. De heupbreuk van een vriend zette me

echt aan het denken. Hij moest noodgedwongen overschakelen van fiets naar tram, metro en bus. De haltes moest hij op krukken zien te bereiken. En dan zijn ver uit elkaar liggende haltes écht ver. Zeker als elke stap pijn doet.

Begin 2015 was de halte bij de Obrechtstraat verdwenen en de kruising opnieuw ingericht. Het geheel lag er weer netjes bij en de oversteek was weer genormaliseerd. Bevreemdend was alleen wel: het hele wegdek, zowel fietspad als auto- en trambaan kleurden rood. Waarom? Het bood een surrealistische aanblik, alsof ik in een animatiefilm terecht was gekomen. En daarom keek ik er in eerste instantie waarschijnlijk niet eens van op toen er plotseling rond de kruising enorme kolossen van beton verrezen. Het paste op de een of andere manier in mijn surrealistische plaatje. Surrealisme: zomaar een halte opheffen in een buurt waar veel oudere mensen wonen, alle rijbanen rood maken waardoor verwarring ontstaat en die versterken door massieve betonnen sculpturen.

Die betonnen objecten leken ook zomaar willekeurig neergeplant. Vooral aan de zuidkant, voor de deur van Galeries Neuf (voorheen de bakker en de sigarenboer) en Lorenzo Coiffures

(eerder een drankwinkel) maakt het een verdwaalde indruk. Ze begonnen dan ook steeds zwaarder op mijn maag te liggen als ik er weer eens haastig langs fietste. De verontwaardigde reacties van anderen over deze sta-in-de-weg objecten bevestigden mijn sluimerende gevoelens van ongenoegen. Een buurtbewoner schrijft: “Deze constructies creëren een gevaarlijke situatie voor kwetsbare weggebruikers zoals fietsers: er is nauwelijks ruimte voor auto en fietser naast elkaar, en de ervaring heeft mij geleerd dat sommige automobilisten per se willen passeren, ook als dat niet kan.”

Een paar dagen later zie ik de volgende woorden op het beton staan: ‘Gevaar’ en ‘Danger’. Bij deze zijn ze officieel gedoopt tot gevaarlijke gevaartes die veel plaats in de toch al schaarse openbare ruimte innemen. En naast de fietser wordt nu alweer de invalide voetganger gedupeerd. Zij



kunnen slechts moeizaam het terras van Café George passeren. “De grap lijkt dat waar een normaal terras een omheining heeft, hier een rij tafeltjes met stoeltje de afscheiding vormen. Daarbij werken ook de voetgangersoversteken over de Willemsparkweg niet mee. Die zijn herkenbaar door de verlaagde trottoirband en de geleidelijnen op de trambaan, maar ze sturen de oversteker rechtstreeks het fietsparkeervak of het terras in,” hoorde ik van iemand. Die blokken moeten hier zo snel mogelijk weg!

(FF)

Gemeente toont zich hardleers

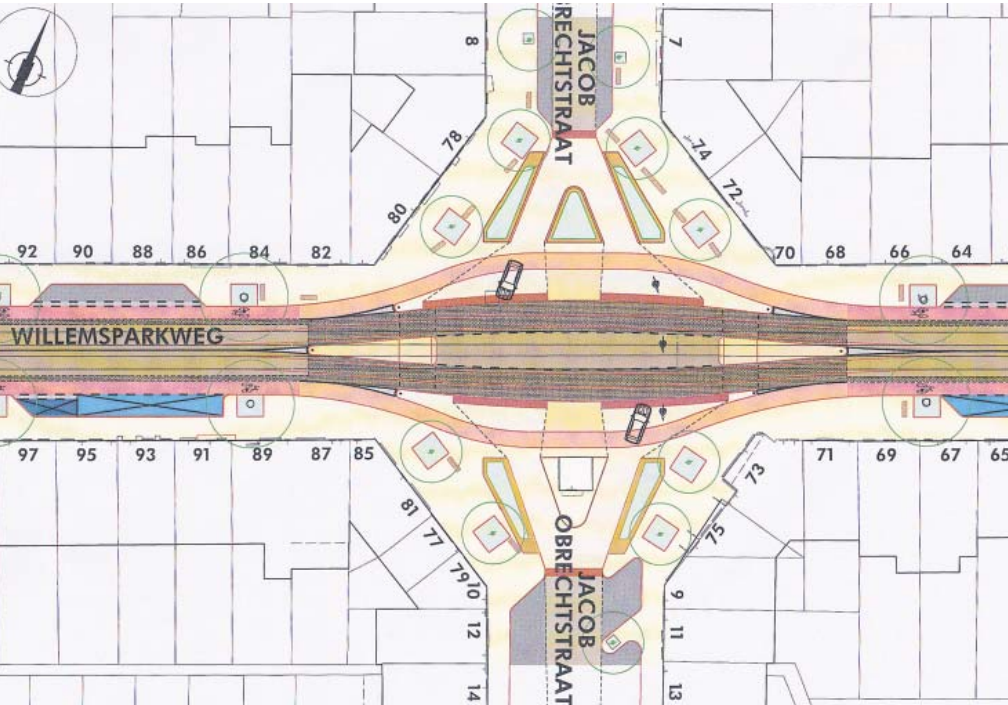
De gemeente Amsterdam is aansprakelijk gesteld voor een spraakmakend dodelijk fietsongeval in 2013. Een jonge vrouw was 's nachts op de Veemkade met haar snorfiets tegen een slecht zichtbaar paaltje gebotst. Wordt deze veroordeling het keerpunt in het ontwerpen van veilige fietsroutes in Amsterdam? De proef op de som is de herinrichting van het pleintje in Oud Zuid waar de Willemsparkweg de Jacob Obrechtstraat kruist.

De Willemsparkweg is ter hoogte van het naamloze pleintje een 30 km ge-

bied geworden. Dat komt niet overeen met de eerste indruk dat de nieuwe inrichting het verkeer vlot moet laten doorstromen op de Willemsparkweg. De kruising ligt niet zoals voorheen op een verhoging en er zijn dus geen echte drempels. Er is ook geen grindbak meer en de auto's rijden zoals in een verder verleden weer over de trambaan. Het fietsverkeer is op het pleintje gescheiden van de rijweg, wat voor automobilisten een snelheid bevorderend effect heeft omdat ze nauwelijks rekening hoeven te houden met langrijdende fietsers.

DE KRUISSING

Als er geen verkeer kruist kunnen tram en auto's onbelemmerd doorrijden. Om het doorgaande verkeer niet op te houden door afslaand verkeer is tussen de tramsporen een 2,5 meter brede opstelruimte gecreëerd. De ruimte tussen de sporen wordt ook benut voor steunpunten voor overstekende voetgangers. De enige snelheid beperkende maatregel voor het over de trambaan doorgaande autoverkeer zijn licht verhoogde gele richels zonder inleidende waarschuwingen.



Concept tekening waarop goed te zien is hoe de opstelruimte voor overstekende auto's onvoldoende is met het risico dat bromfietzers voetgangers op hun smalle loopruimte aanrijden als ze om de auto heen rijden.

Automobilisten merken de richels niet altijd op en minderen ondanks de 30 km borden vaak niet hun snelheid. Het afslaand verkeer op de Willemsparkweg verloopt door meerdere oorzaken traag. Het afslaand autoverkeer moet onnodig wijde bochten maken om de slecht zichtbare haakse afsluitbanden van de stoepbanden te ontwijken. De gedeeltes met inritbanden lijken exclusief ontworpen te zijn voor het kruisende verkeer. Op de hoeken van het plein staan grijze betonnen bollen tussen het fietspad en de rijweg. De bollen hebben een onduidelijk functie omdat ze binnen de draaicirkel van de rechts afslaande auto's staan.

DE FIETSPADEN

Tegen de eigen Amsterdamse richtlijnen in gaat de fietsstrook op de Willemsparkweg bij het naderen van het 30 km pleintje over in een fietspad op de stoep. Op de plek waar het fietspad uitbuigt houdt de visuele geleiding van de fietsstrook onmiddellijk op en begint de slecht zichtbare grijze verhoogde afscheiding van de rijweg. Zodra het fietspad uitbuigt ontbreekt dus een duidelijke zichtbare bochtmarkering zoals aanbevolen door de nieuwe CROW richtlijn. Er staat wel een zwart-wit paaltje op de verhoogde rand maar die staat te ver naar achteren voor zijn doel. Het fietspad buigt

ver uit omwille van opstelruimte voor auto's. Op het verste punt ligt het fietspad 4 meter van de rijweg. Desondanks levert het te weinig opstelruimte op en is er daardoor loze ruimte ontstaan ten koste van loopruimte voor voetgangers. De looproute is aan weerszijde maar een meter breed. Er is ook geen goed zichtbare en voelbare afscheiding tussen fietspad en voetpad. Op het voetpad aan de noordkant moeten voetgangers achter elkaar lopen als zij niet aangereden willen worden door achterkomende bromfietzers. Aan de andere kant moeten de voetgangers toch op het fietspad lopen omdat hun looproute langs het transformatorhuisje permanent geblokkeerd wordt door kliko's en geparkeerde fietsen. Maar de achterkomende fietsers lopen daar aan de zuidkant zelf ook groot gevaar. Doordat het fietspad zo dicht langs het transformatorhuisje loopt kunnen overstekende automobilisten uit de Jacob Obrechtstraat fietsers pas zien aankomen als hun auto al op het fietspad staat. Onlangs is wel een noodvoorziening aangebracht: een spiegel op een hoge dunne paal. Veel automobilisten uit de buurt hebben die nog steeds niet opgemerkt en gevreesd moet worden dat de incidenteel langskomende automobilist dat ook niet doet. Voor fietsers uit de Jacob Obrechtstraat is de spiegelpaal

Dr. Berry P.L.M. den Brinker is de eerste auteur van een zeer onlangs verschenen handboek voor de visuele toegankelijkheid en bruikbaarheid van de gebouwde omgeving, *Zicht op Ruimte*. Daarin wordt het resultaat samengevat van jarenlang wetenschappelijk onderzoek naar de manier waarop mensen, inclusief mensen met zichtproblemen, de gebouwde omgeving waarnemen en zich op basis daarvan oriënteren en bewegen. Hij is ook schrijver van de publicatie 'Seniorenproof wegontwerp voor fietsers' dat wordt uitgegeven door het landelijke project 'Blijf Veilig Mobiel' van het ministerie van Infrastructuur en milieu. Berry is oprichter van de stichting Silvr (Scientific Institute for Low Vision Use and Rehabilitation; www.silvr.org).

Op www.verkeerskunde.nl/blog kunt u het integrale betoog van Berry den Brinker lezen met extra aandacht voor de voetgangers literatuurverwijzingen en foto's.

trouwens een gevaarlijk obstakel omdat hij min of meer in hun route staat. Hopelijk is er elke dag iemand die zijn of haar fiets eraan vastmaakt omdat de dunne grijze paal zelf niet opvalt. Aan de noordkant van het pleintje dreigt net zo'n gevaarlijke situaties voor fietsers te ontstaan. Omwille van de symmetrie is tegenover het transformatorhuisje een flinke plantenbak gemaakt die, zodra de struiken volgroei zijn, ook het zicht op de fietsers van de Willemsparkweg belemmert. Het laatste probleem voor fietsers op de Willemsparkweg dat ik wil noemen, is het ontbreken van een duidelijke aanwijzing waar fietsers veilig linksaf kunnen slaan. Er staan wel kanalisatiestrepen op de rijweg, maar die zijn voor de voetgangers. Fietsers die er dan toch voor kiezen daar over te steken of af te slaan vinden dan de al eerder genoemde betonnen bollen op hun pad. De verzonken reflectorbanden rond het midden van de bollen zijn voor automobilisten wel zichtbaar maar voor fietsers veel moeilijker te zien door hun hogere kijkpositie. Op internet hebben meerdere fietsers al geklaagd over de bollen.

DE JACOB OBRECHTSTRAAT

Voetgangers hebben bij het overste-



Kliko's en fietsen belemmeren de doorgang voor voetgangers en het zicht van automobilisten op fietsers



Spiegelpaal is zichtbaar dankzij zwerffiets.

ken drie steunpunten: aan weerszijde van het pleintje bij de stoepranden en in het midden tussen de tramsporen. De doorgangen voor de overstekende voetgangers zijn smaller dan de ruimte tussen de kanalisatiestrepen met struikelpartijen als gevolg. In de stoepbanden bevinden zich ook de inritbanden die bedoeld zijn voor het auto en fietsverkeer. Deze doorgangen met haakse afsluitbanden zijn te smal voor het afslaande verkeer. De kanalisatiestrepen voor de voetgangers lopen niet door over het fietspad waardoor fietsers, vooral toeristen, denken dat de kanalisatiestrepen voor hen bedoeld zijn. Op weg erheen moeten ze wel oppassen om niet tegen de grijze bollen te rijden.

De bollen zijn niet de enige obstakels die het pleintje nu rijk is. Lange lichtgrijze stenen banken en plantenbakken maken van de gesplitste stukken van de Jacob Obrechtstraat tamelijk nauwe sluisen waarin fietsers door auto's klem kunnen raken. Op de kopse

kant van deze stenen constructies zijn speciaal voor automobilisten esthetisch ogende reflectoren aangebracht in plaats van de gebruikelijke waarschuwingsmarkeringen.

CONCLUSIE

De van oorsprong overzichtelijke 'Jacob Obrecht rotonde' ziet er nu ingewikkeld en verwarrend uit, met name voor het verkeer dat uit de Jacob Obrechtstraat komt. Zowel automobilisten, fietsers als voetgangers moeten rekening houden met eenzijdige ongevallen door de vele slecht zichtbare obstakels en scherpe stoepranden. De kans op meervoudige ongevallen is sterk verhoogd door fietspaden dwars door het voetgangersgebied aan te leggen. Er is te weinig comfortabele en veilige ruimte voor voetgangers overgebleven in hun wandelgebied waar fietsers eigenlijk 'te gast zijn'. Fietsers daarentegen worden geconfronteerd met voetgangers op wat zij beschouwen als hun fietspad en kunnen bij

uitwijkmanoeuvres vallen over de obstakels langs het 'fietspad'. Maar het grootste gevaar voor fietsers is dat zij slecht zichtbaar zijn voor de automobilisten die achter het transformatorhuisje de Willemsparkweg oprijden.

Voor het doorgaande tram- en autoverkeer op de Willemsparkweg ziet de situatie er overzichtelijk uit en zijn er geen noemenswaardige snelheidremmende maatregelen genomen. Het 30 km bord voor de kruising heeft weinig effect omdat de rijweg annex trambaan oogt als een 50 km weg. De steunpunten voor voetgangers vanuit de Jacob Obrechtstraat zijn hard nodig. Door het fantasierijke design heb ik de steunpunten tussen de tramsporen niet meteen als zodanig herkend. De steunpunten lijken op losse eilandjes waardoor het gehele plein iets weg heeft van een archipel. Moest het pleintje een naam krijgen, dan is de 'Jacob Obrecht Archipel' een goede kandidaat.

Berry den Brinker

Aankondiging

- Wat:** Algemene Actieve Leden Vergadering
- Wanneer:** Woensdag 17 juni 2015, 20.00 uur
- Waar:** WG-plein 84
- Agenda:**
- Stand van zaken groepen
 - Voorbereiding feest 40 jaar Fietsersbond
 - Landelijke Ledenraad 24 januari

IPROVO

Vanaf 25 mei presenteert het Amsterdam Museum een straattentoonstelling op Provo-plekken. Deels worden die plekken gemarkeerd met witte fietsen. Van de Provoplannen is het Witte Fietsenplan het bekendst. Collectief bezit en gebruik van fietsen moet een einde maken aan de 'asfaltterreur van de gemotoriseerde bourgeoisie', in burgerlijk Nederlands: de verkeersongevallen en milieuvervuiling veroorzaakt door de auto.



Zie voor meer info:
www.amsterdammuseum.nl

Lezers schrijven

Fietsen in de binnenstad

Wat ik waardeer in het werk van de Fietsersbond is dat die zorgt voor veilige situaties in het verkeer en zo helpt het aantal ongelukken en doden in het verkeer te verminderen. Maar na het lezen van de 95ste OEK, erger ik me kapot aan alle artikelen waarin staat dat de binnenstad geen fietsen wil, want ik woon daar en verplaats mij vooral met de fiets.

Het gaat alleen over de fietsers die tegen de auto's, het openbaar vervoer en mogelijk de toerist zijn, maar nergens lees ik iets over de relatie fietser en (mindervalide) voetganger. Het is een chaos van geparkeerde fietsen. Het liefst plaatst men de fiets in de winkel of midden op de stoep, zodat er bijna niemand meer langs kan. Kijken waar je voor de voetganger je fiets het best kan neerzetten, is er niet bij. Ingangen vrijlaten voor noodsituaties, ho maar. Het gaat er alleen maar om dat je je fiets zo snel mogelijk kwijt bent.

Nu komen er steeds meer witte kruisen op de stoep, wat nu nog werkt. Maar voor hoelang? Andere initiatieven rond de binnenstad (bijv. het Heinekenplein) werken maar even.

Nog zo iets. Vastzetten, desnoods aan het verkeerslicht dat midden voor het zebrapad staat. Of aan de paal bij de hoek, zodat daar de doorgang ook dicht wordt gebouwd. Fietsen, bromfietsen en motoren zó neerzetten dat voetgangers geen rechte doorgang hebben en soms ver moeten omlopen, dankzij de asociale fietser. Wat de gemeente heeft gedaan bij de Munt, hoek Kalverstraat, snap ik ook niet. Voetgangers daar op de weg en een lege ruimte in het midden van de parkeer driehoek? Wie heeft dat bedacht? Ik ben het zat en heb de gemeente benaderd om zowel een auto- als fietsluwe binnenstad te creëren.

Kijk naar Utrecht. Niet fijn voor de fietser, maar er is een strak beleid en het ziet er mooi uit. Ja ik ben het eens met het artikel in de OEK: ook ik vind het jammer dat de fietsnietjes zijn verdwenen.

Liefst schuin geplaatste rek-

ken, zoals in Bussum of Utrecht, om zo veel mogelijk stoep over te houden en ook meer rekken, zodat wel duidelijkheid is waar je je fiets neer kan zetten en dus ook waar dat niet kan. Ook zijn rekken nodig in verband met stormen, waardoor rijen fietsen omvallen en ik het, als 61 jarige, bezwaarlijk vind om dan mijn fiets weer te pakken te krijgen. Tot nu toe is mijn fiets wel rechtop blijven staan, omdat ik mogelijk een goede standaard heb. Denk dan ook aan de voetganger door de fiets maar aan één zijde neer te zetten, dus niet aan de lege kant dicht bij de ingang.

Toen de Fietsersbond mij belde wegens een actie, heb ik gevraagd: waarom geen samenwerking met de ouderen en de invalidenbond? Mijn veel jongere buurvrouw zit in een rolstoel en ik ben in gevecht met de burens die ook niet nadenken over hoe ze hun fiets neerzetten zodat er voor haar een doorgang overblijft om het huis te kunnen verlaten en naar het rolstoelbusje te kunnen gaan.

Fietsers, wees niet zo aso. Ook niet voor een paar minuten. Let op de toegankelijkheid van de stoepen voor de voetganger. Alsjeblieft verander je gedrag.

*Bewoner van een zijstraat
van de Vijzelgracht*

Gerrit van der Veenstraat

Misschien is het al lang bekend. Maar vorige week zag ik dat het fietsgedeelte in de Gerrit van der Veenstraat geheel in beslag is genomen voor het (schuin) parkeren van auto's. Onbegrijpelijk en naar mijn inschatting ook gevaarlijk, zeker omdat er veel schoolkinderen op de fiets daar aankomen. Hoe men denkt, wordt goed weergegeven door het bord: "Let op, gewijzigde parkeer-situatie", in plaats van: "Let op, gewijzigde fietssituatie". Enig idee wat ik

hier zelf aan zou kunnen doen?

Jozef Tettero

REACTIE: We hebben best wat invloed als Fietsersbond, maar niet alles lukt ons. Het is indertijd in de verkeerscommissie van stadsdeel Zuid behandeld. Wij waren daarbij, maar alle andere verkeersdeskundigen vinden vaak dat 30km-straten altijd veilig zijn, en die hebben dus het stadsdeel de vrije hand gegeven om meer parkeerplaatsen te maken als ze maar netjes de regels van 30km-straten volgen. De besluiten zijn genomen en er is niets meer aan te doen. Wij hebben indertijd met buurtbewoners overlegd, die het er ook helemaal niet mee eens waren. Ook zij hebben het niet kunnen tegenhouden. Je zult er dus als buurtbewoner mee moeten leven...



Ze zijn er weer: de geheel herziene edities van onze fietskaarten. Met nieuwe verbindingen, ponten met vaartijden, fietsstallingen en fietsverhuurders.

De 9e editie van de stadsplattegrond voor fietsers, *Amsterdam op de Fiets*, geeft als vanouds ook de meest aantrekkelijke routes door de stad weer en dekt ook de directe omgeving van Amsterdam: Amstelveen, Abcoude, Badhoevedorp, Diemen, Ouderkerk aan de Amstel, Durgerdam, en Ruigoord.

De 4e editie van *Stadsregio Amsterdam op de Fiets* dekt de wijde omgeving van Amsterdam, van Alkmaar tot Hilversum en van de Noordzee tot het IJsselmeer. Op de kaart staan knooppuntenroutes, LF routes en andere aanbevolen routes voor fietsers en je kan ook zien waar je niet mag fietsen. Verder: musea, campings, zwemplekken, ijsbanen, uitzichtpunten, hoge duintoppen, windmolens, wielercircuits, mountainbikeparcoursen, kerken, moskeeën, ziekenhuizen, recreatiegebieden, watertorens en vuurtorens.

- Amsterdam op de Fiets, schaal 1:14.210, € 5,50
- Stadsregio Amsterdam op de Fiets, schaal 1:50.000, € 6,75

Op het kantoor van de Fietsersbond € 1,- korting voor leden op elke kaart. De kaarten zijn ook verkrijgbaar in boekwinkels.

DE FIETS VAN...

Kasper van Kooten (Zuidoost-beemster, 17 december 1971) is een Nederlands acteur en cabaretier. Ook is hij actief als drummer, zanger, songwriter, componist en auteur. Hij studeerde in 1993 [herstel 1996, KvK] af aan de Kleinkunstacademie in Amsterdam. Aldus Wikipedia, de vrije encyclopedie.

MERK EN BOUWJAAR

Het is een Storck met een carbon frame, handgemaakt en ontworpen door Markus Storck uit Duitsland. Zes jaar geleden gekocht bij Tromm Tweewielers tegenover de RAI. Een best wel zeldzaam beestje, want ze worden niet meer gemaakt. O ja, de typenaam, 'Absolutist', is nogal raadselachtig, maar mijn vader vond dat woord vreemd genoeg precies bij mij passen.

GEBRUIK

Voor de dagelijkse stadsritjes heb ik een oude Batavus, ooit vierdehands gekocht. Tijdens het wielerseizoen racefiets ik 2 à 3 keer per week. Vanuit de Rivierenbuurt ben je zo de stad uit. Via de Amstel naar De Ronde Hoep, Uithoorn en Botshol of via de Schellingwouderbrug naar Waterland. En bij weinig wind naar Alkmaar, Bergen of de rechtlijnige en dus wat saaie Beemster.

VERSLAVING

Fietsen is de totale vorm van ZEN. Na twintig kilometer begint het bloed op de juiste manier te stromen en geraak ik in een permanente staat van verrukking. De vogeltjes, het vee en de geur van gemaaid gras. En dan komen de ideeën en teksten als vanzelf, welke ik inspreek in mijn dictafoon. Na thuiskomst kus ik het frame en zeg dank je wel.

KNELPUNT

Het smalle fietspad op de Berlagebrug knelt nogal. En als je met enige vaart afdaalt in de richting van het Amstelstation stuit je net na de brug op een fietsfile. Allemaal tegelijk groen voor fietsers lijkt me de beste oplossing voor dat kruispunt. En ik ben heel blij weer door het Rijksmuseum te kunnen fietsen, maar de rij toeristen ter hoogte van i amsterdam staat soms hinderlijk in de weg.

STADSFIELTERS

Er wordt in Amsterdam gefietst alsof Amsterdam van de fietsers is. En die kunnen behoorlijk asociaal en narcistisch zijn. Ik ben er ongemerkt in meegegaan, het alternatief is de brave maar eenzame fietser. Ik mag overigens graag fietsen in buitenlandse steden. Marseille is een perfecte fietsstad, met een prima fietsdeelsysteem. En dan verbaas ik me erover dat dit in Amsterdam niet bestaat.

MIKE

Ach ja, de eenogige groene sufferd uit Monsters en Co! Mijn alter ego of ben ik het van hem? Voice-over werk is erg leuk om te doen. Ik heb veel stemmen van bekende Amerikaanse acteurs nagedaan. Ook commercials, zoals de stem van een Albert Heijn Hamster, die overigens naar mijn gezicht was gemodelleerd.

BART

Mijn personage in de film Ventoux. Ik had het boek van Bert Wagendorp al gelezen en wilde per se die rol. Na audities met nogal wat bekende acteurs werd ik uitverkoren. Bergen als Tourmalet en d'Aubisque had ik al beklommen, de Ventoux was een 'Angstgegner', dus het moest zo zijn. En het mocht ook nog eens op mijn geliefde Storck, haar eerste figurantenrol.

FIETSEN OF VOETBAL

Racefietsen. We hebben een familie-huisje in de Cevennen (Frankrijk) en daar ga ik iedere zomer wel heen om te fietsen. De vier oude vrienden in 'Ventoux' huren inderdaad ook een huisje voor het beklimmen van die berg der bergen. Dus dat was ook bekend terrein.

ALLSTARS OF VENTOUX

Moeilijk, toch maar Ventoux, want ik ben blij met de kans eens een meer serieuze rol te spelen. In de kern gaan beide over mannavriendschap en nog niet gerealiseerde jongensdromen. Tijdens het draaien van Allstars zeiden we al gekscherend tegen elkaar dat 'we niet het talent hadden, maar wel betaald voetballer zijn geworden'. Bij Ventoux was dat eigenlijk idem dito.



VERKEERDE TIJD

De stijl en klasse van de jaren twintig en dertig der vorige eeuw! Ik ben een raszuivere nostalgicus. Dat komt door de verhalen en muziek van mijn opa, die werkte op de Holland-Amerika Lijn. Hij voer naar New York en bracht jazzmuziek mee terug. Later werd hij directeur van Palais de Danse in Scheveningen. Er is een foto van hem en trompettist Benny Carter, beiden in smoking. Prachtig!

BONTE AVOND

De titel van de voorstelling waaraan ik momenteel werk, het meest eerlijke programma tot-nog-toe. Ik deed met vriendjes in glitterpakjes de Dolly Dots na. Waarom geen stevige rockband? En waarom sta ik in godsnaam nog altijd op het podium? Wil ik nog wel mensen nadoen of liever mezelf zijn? De première is eind november in De Kleine Kommedie.

AMSTERDAM FIETST

Heeft mijn vader tijdens een fietsdemonstratie opgetreden? [Kees van Kooten en Wim de Bie, Museumplein 1978, MVK] Ik acht het een groot voorrecht in mijn werk op gemakkelijke manier mijn mening te geven of gevoel te uiten. Maar het is onzin dat je je als BN-er ergens achter zou moeten scharen. Als ik een actie moest kiezen, dan was het vóór verdraagzaamheid of tegen horkerigheid.

interview/foto Marcel van Kempen

Boodschappentasfietszadelhoesjes

Naar de supermarkt gaan zonder boodschappentas kan je op kosten jagen. Een plastic tas voor je boodschappen komt je daar al gauw op een paar dubbeltjes extra. Maar boodschappen vervoerbaar maken is natuurlijk niet het enige waar zo'n tas goed voor is. Veel plastic tassen krijgen een tweede leven als fietszadelhoesje.

Dat hergebruik kan op twee manieren. Als het plastic omhulsel van een fietszadel doorgesleten of gescheurd is, zuigt het schuimplastic daaronder als een spons regenwater op. Dat is niet prettig fietsen. Fietsers voor-

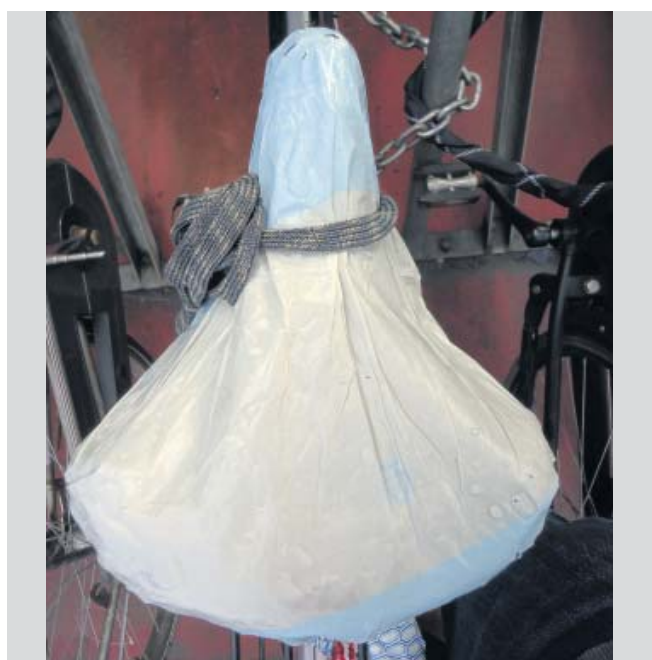
komen dat door het zadel in een beschermend 'tashoesje' te verpakken. Andere fietsers gebruiken hun boodschappentashoesje pro-actiever. Ze proppen de plastic tas onder hun zadel. Ergens aangekomen trekken ze hem tevoorschijn en 'verpakken' er hun zadel in. Komen ze later terug bij de fiets en heeft het geregend, dan hoeven ze slechts de natte tas van het zadel te halen, hem weer daaronder te proppen en fietsen weer op een droog zadel.

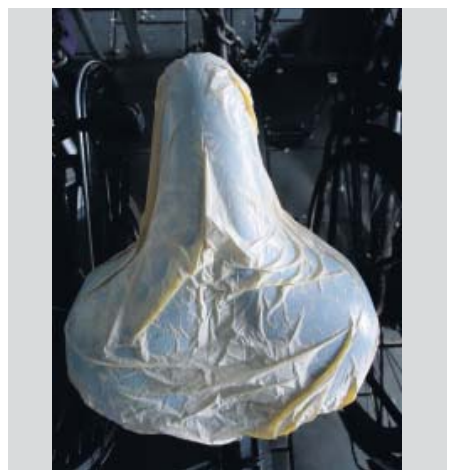
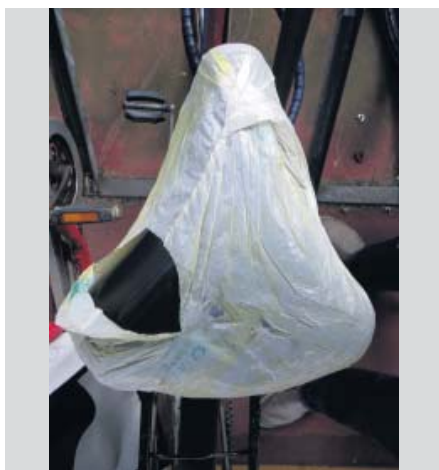
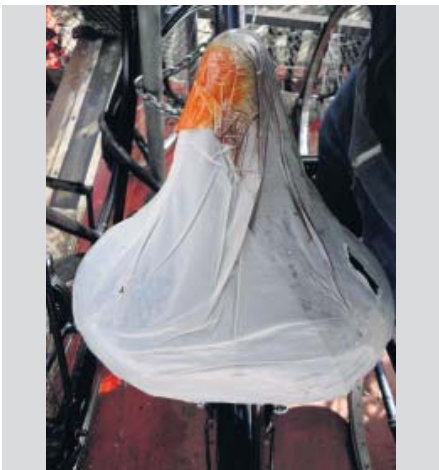
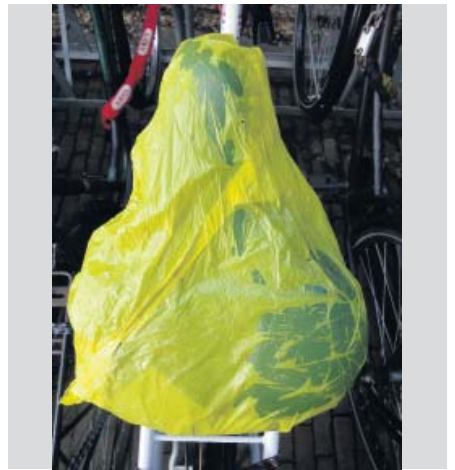
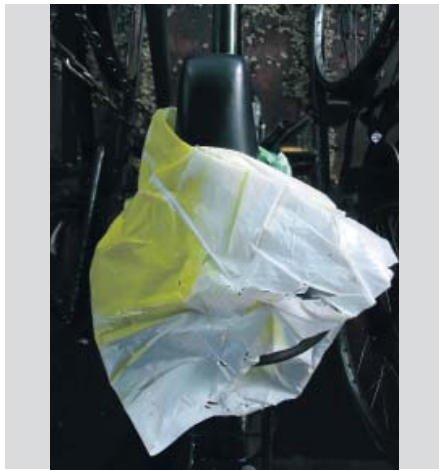
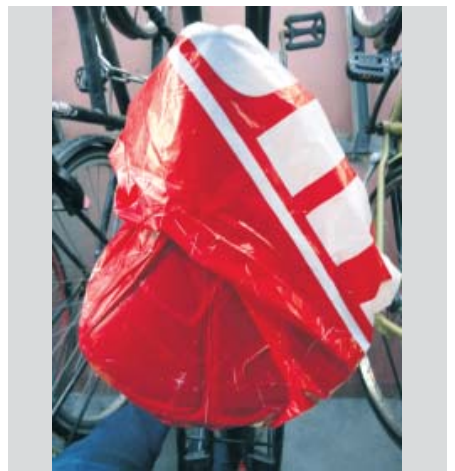
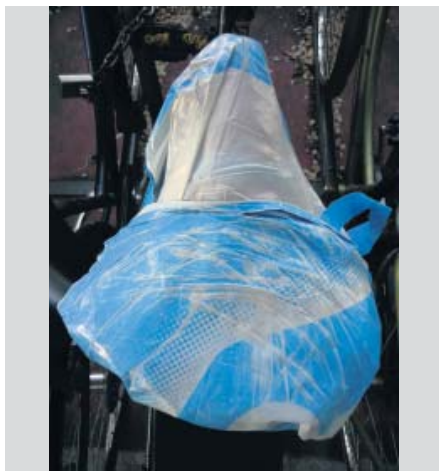
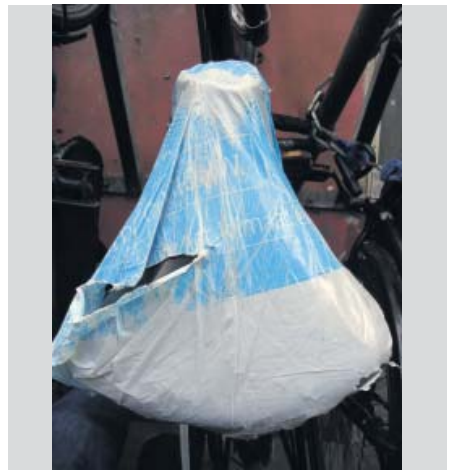
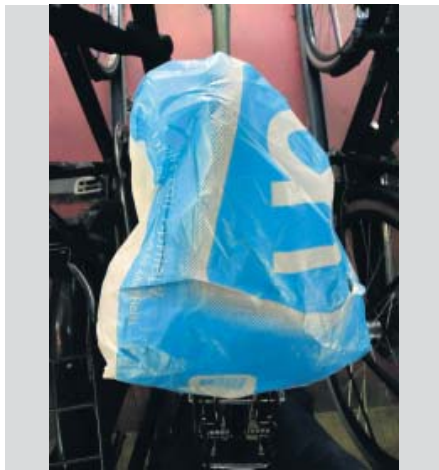
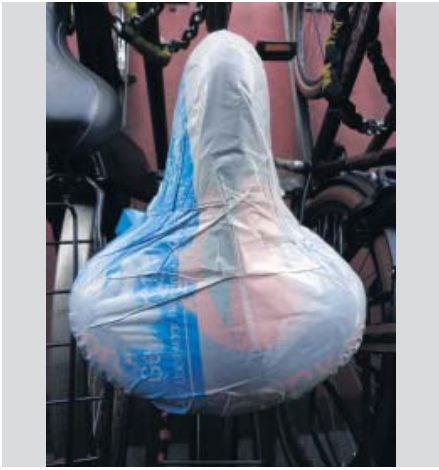
Welke supermarkten zijn eigenlijk het populairst als het gaat om het gebruik

van hun boodschappentassen als zadelhoesje? Hieronder het resultaat van een inspectie van 200 zadelhoesjes op fietsen bij drie Amsterdamse stations: CS, Sloterdijk en Muiderpoort.

1. Albert Heijn: 138 (69%)
2. Vomar: 18 (9%)
3. Dirk v/d Broek: 15 (8%)
4. Jumbo: 13 (7%)
5. Lidl: 8 (4%)
6. Plus: 4 (2%)
7. Andere: 4 (2%)

tekst/foto's Pete Jordan





Commercieel idealisme: Cycleswap

David Schogt (Amsterdam, 1993), student geschiedenis, is een van de vier drijvende krachten achter Cycleswap. Een jong initiatief uit de tweede helft van 2014 dat inwoners van Amsterdam in staat stelt om digitaal hun eigen fiets(en) te verhuren. In OEK gaat het om fietsen, Amsterdam en mensen, dus gingen wij met hem praten.

‘Het idee is van Joran Idema, student economie. Hij realiseerde zich begin vorig jaar dat in het Science Park veel studenten graag voor een paar dagen een fiets gebruiken. Op Facebook zag je hier steeds vaker vragen over staan.’ Met twee vrienden – Wouter Florijn (die ICT studeert en de site bouwde en onderhoudt) en David Knap (student accountancy) – besloten ze de handen ineen te slaan en in dit gat te springen. En zo werd Cycleswap opgericht. ‘Swap’ betekent ‘ruil’, dus de naam is wat misleidend. Van echte ruil is immers geen sprake. De tijdsinvestering? ‘Eigenlijk ben je er met je hoofd

constant mee bezig. Dat gaat nu wel ten koste van onze studie, maar we zijn vastbesloten om die af te maken.’

HOE WERKT HET?

Als je voor een of meer dagen een fiets nodig hebt, ga je naar www.cycleswap.nl en kiest daar eerst de locatie waar je bent of naar toe wilt. Dan volgt een lijst met beschikbare fietsen en de prijzen per dag of per meerdere dagen. Op grond daarvan maak je een keuze en maak je een account aan met de nodige gegevens. Je krijgt een sms als de eigenaar akkoord is. Je betaalt na acceptatie aan Cycleswap. Die betaalt op zijn beurt aan de verhuurder. Cycleswap brengt zelf een percentage in rekening, 20% voor particulieren en 10% voor zakelijke verhuurders.

Zakelijke verhuurders? ‘Ja, er zijn veel kleine fietsverhuurders, die geen advertentiebudget hebben, maar wel via ons hun fietsen verhuren en wij maken reclame voor hen. Nu zes in Oost en twee in West. Die marges gaan omlaag zodra we uit de kosten zijn.’ Er wordt geen ballotage gehanteerd, iedereen mag zijn fiets erop zetten.

Ervaringen van gebruikers zijn belangrijk en zo worden barrels al snel onderaan geplaatst waardoor ze minder vindbaar zijn. Gebruikers geven een kwalificatie aan van nul tot vijf sterren.

‘GEDATEERDE CONSTRUCTIE’

Terug naar Science Park, waar de pilot startte. Tot voor kort lukte het sommigen om een fiets te lenen of bij een handelaar te huren, maar het aanbod was onvoldoende om aan de vraag te voldoen. NS station Science Park heeft geen OV-fietsverhuur, maar dat zou voor de meesten ook geen optie zijn.

Daarvoor moet je immers een abonnement hebben en dat heeft geen zin als je maar een week in Amsterdam bent vanuit het buitenland. Maar er werd niet alleen aan medestudenten gedacht, de polsstok reikte ook naar het centrum. De vele toeristen die daar een fiets zoeken, komen al snel bij MacBike of Yellow Bike terecht, de grootste spelers in de Amsterdamse toeristenfietsen-verhuurbranche. Schogt: ‘Dat zien wij als een gedateerde constructie.’ Hij bedoelt dat de fietsen die daar worden verhuurd speciaal voor verhuur zijn gefabriceerd, relatief weinig worden gebruikt, maar wel evenveel grondstoffen hebben gekost. En dat vinden zij zonde.

Uit persoonlijke ervaring weet David Schogt ook dat de frustratie tussen bewoners en bezoekers met name in het centrum toeneemt. Die druk kun je verlagen door toeristen ook buiten het centrum te laten verblijven, bijvoorbeeld in Airbnb’s. Als ze daar van particulieren in de buurt ook nog eens een fiets kunnen huren, verspreid je de druk en kunnen ze kennis maken met andere interessante delen van Amsterdam. Want wie gaat nou naar Zuid-Oost, Nieuw-West of het Twiske? Uiteindelijk kan dat de band tussen bewoners en bezoekers verbeteren.

DEELECONOMIE

Cycleswap sluit met initiatieven als Airbnb, Peerby, Uber en de vele autodelers in Amsterdam (Snappcar, My Wheels, Greenwheels, We Go en Car to go) aan bij het populaire idee van de deel-economie. Je leent iets uit aan iemand anders, omdat je het bezit en het nu niet gebruikt of nodig hebt. ‘We zitten wel het verst van Uber af, en het dichtst bij autodelen, qua systeem en ideologie. Uber dwingt een rücksichtsloze monopolie-positie af en gedooft geen negatieve mediakritiek. Wij willen juist weten wat mensen van ons vinden.’

David Schogt, die behalve de vormgeving ook de publiciteit voor Cycleswap doet, zet uiteen dat een van de idealen is om de druk op het milieu



te verminderen, maar ook om gebruikers te mobiliseren en te betrekken in de markt. Dat de pers de vier jongens hebben weten te vinden – heel veel media-aandacht in landelijke en regionale media – is voor David een bevestiging dat het idee leeft, dat er bij velen een snaar wordt geraakt. Niet eerder kreeg zo'n kleine start-up met een commercieel belang zoveel aandacht. Ja, het is wel een commercieel concept, tenminste nu nog wel. 'We moeten immers de aanloopkosten eruit krijgen. De eerste maanden investeert je alleen maar en zijn de inkomsten nog gering. We moeten reëel zijn en de site bij kunnen blijven houden.'

VERZEKERING?

Ik leg David mijn situatie voor: drie fietsen: een Raleigh Black Night voor woon-werkverkeer, boodschappen en rondjes rond de stad, een van de eerste Bromptons in Nederland en een splinternieuws Trek Dublin). Als ik zeg huiverig te zijn om een van m'n fietsen op Cycleswap te zetten, heeft hij daar begrip voor. 'Het systeem is niet geschikt voor fietsen met een emotionele waarde. Dit geldt echter ook voor zaken die op andere

deelplatformen worden aangeboden. Schade of diefstal bij goederen met emotionele waarde is niet te vergoeden.' Cycleswap biedt sinds kort wel een diefstalverzekering aan, waarmee een verhuurder bij diefstal een bedrag tot €400,- teruggestort kan krijgen van het bedrijf. 'Bij een claim moet natuurlijk wel worden voldaan aan een aantal voorwaarden, net als bij reguliere fietsverzekeraars.'

CONCURRENTIE

Wereldwijd gezien, is er volgens David maar één platform dat ongeveer hetzelfde werkt als Cycleswap. Dit bedrijf is opgericht in een hippe, Amerikaanse studentenstad, maar adverteert inmiddels over de hele wereld. 'Concurrentie kan geen kwaad: het houdt je scherp en bevestigt het feit dat er een markt is voor de dienst die je aanbiedt.' De gemiddelde prijs van een fiets op deze site ligt veel hoger dan bij Cycleswap. Dat komt volgens David o.a. door de mentaliteit waaromheen dit platform gebouwd is. 'In veel delen van de VS is de fiets uitsluitend een vervoersmiddel voor hippe, gezonde, jonge (en vaak welbedeelde) mensen. De infrastructuur is niet op

fietsers ingericht en de afstanden zijn groot. Mensen die fietsen hebben een zeer goede en dure fiets. Dat ligt anders in Nederland, waar natuurlijk ook veel liefhebbers op kwaliteitsfietsen rijden, maar waar vooral het praktische gebruik van de fiets hoog in het vaandel staat.'

TOEKOMST

Nu al is er belangstelling in andere studentensteden – Utrecht, Groningen, Leiden – en zelfs in Vught wordt een tandem aangeboden, maar over vijf jaar denkt Cycleswap in heel Nederland bekend te zijn en een stevige bodem onder de voeten te hebben. Met als doel minder stilstaande fietsen en efficiënter gebruik van bestaande fietsen. En in andere Europese steden en de VS? Als eerste stad wordt aan Londen gedacht, waar burgemeester Boris Johnson erg pro-fiets is en al bezig is om een 'snelweg voor fietsers' aan te leggen. Kopenhagen en Barcelona kennen al witte fietsenplannen, maar dat ziet Schogt niet als concurrentie. 'Gewoon een ander systeem.'

tekst/foto AMR

Subsidie

Vlak voor de redactionele deadline van deze OEK berichtte het Parool dat de Fietzersbond afdeling Amsterdam mogelijk zijn gemeentelijke subsidie verliest. Het gaat om een bedrag waarmee de twee professionele beleidsmedewerkers betaald worden. Zij vertegenwoordigen met hun opgebouwde expertise de Fietzersbond in (ambtelijke) overleggen en vertalen de ervaring, inzet en deskundigheid van zichzelf en de vele actieve vrijwilligers naar verkeerskundige adviezen.

Reden voor het stopzetten van de subsidie zou zijn dat deze niet te linken is aan het afgesproken Collegebeleid. Dit wekt verbazing, want juist in het coalitieakkoord wordt benadrukt dat de fiets een belangrijk onderdeel is van de

Amsterdamse mobiliteitsbehoefte. Het College wil de veiligheid van weggebruikers, met name fietsers, sterk verbeteren. De expertise van de Fietzersbond buiten de deur zetten valt daarmee moeilijk te rijmen.

Want dat de (expertise en inzet van de) Fietzersbond nodig is, blijkt wel uit bijvoorbeeld het scooter dossier. Het was de Fietzersbond die de plaag van snor-scooters op de agenda zette en vervolgens – door overleg, deskundigheid en waar nodig actie – samen met de gemeente aan oplossingen werkt.

Of neem de Zuidas. De Fietzersbond roept al jaren om het behoud van goede fietsvoorzieningen die door de grootschalige ontwikkelingen bedreigd worden. Pas nadat de Fietzersbond in 2014 een symposium organiseerde over de fietsambitie op de Zuidas, lijkt de fiets in de plannen eindelijk een meer

prominente plek te krijgen.

Nog een voorbeeld? In 2013 verwijderde Amsterdam duizenden gevaarlijke paaltjes nadat zich op de Veemkade een dodelijk ongeval had voorgedaan. Daarbij werd gebruik gemaakt van een rapportage van de Fietzersbond over paaltjes, dat de gemeente nog ergens in een la had liggen. En dan hebben we het niet eens over de onderdoorgang van het Rijksmuseum, die mede dankzij de Fietzersbond voor fietsers behouden is.

Fietsen in de stad is niet vanzelfsprekend en Fietzstad Amsterdam heeft ook in de toekomst behoefte aan een 'expertisecentrum' om het toenemende fietsverkeer in goede en vooral veilige banen te leiden.

*Fietzersbond Afdeling Amsterdam
bestuur en strategisch overleg*

Kleine moeite, groot verschil

Laatst fietste ik door een straat waar aan beide kanten auto's geparkeerd stonden. In het midden van de straat stond een taxibusje van Connexxion. Het linker portier was wagenwijd open geklapt en aan de rechterkant was een vrouw – slecht ter been – aan het uitstappen.

Ik kon niks anders doen dan afstappen en me door de geparkeerde auto's heen manoeuvreren om mijn weg via de stoep te vervolgen, zodat ik daarna weer verder kon fietsen. Natuurlijk had ik ook kunnen wachten tot de chauffeur wegreed, maar daar had ik geen geduld voor. Een van de voordelen van fietsen is toch juist dat je overal langs kunt, zij het met kunst en vliegwerk zoals nu.

Nadat ik uiteindelijk de taxibus gepasseerd was kon ik het niet nalaten de chauffeur er op aan te spreken dat hij het portier dicht had moeten doen, omdat de fietsers er anders niet langs konden. Hij schudde meewarig zijn hoofd en zei alleen: "Gossie, wat erg nou."

"Ja dat vind ik nou ook." zei ik terug en voelde een woede in me opkomen. Ik werd zo boos dat ik heel veel zin kreeg de chauffeur de weg te versperren door met mijn fiets dwars op de weg te gaan staan. Tegelijkertijd dacht ik, nee niet doen, dan laat je jezelf teveel kennen en voor hetzelfde geld vallen er straks klappen. Toch riep ik nog even "lul" naar de chauffeur, wat

ik achteraf eigenlijk best stom vond van mezelf. Maar ja, wat moet je anders met je frustratie? Als zo'n vent nou gewoon even sorry had gezegd, was het voor mij goed geweest.

Een portier dicht doen is een klein gebaar dat het net wat makkelijker maakt voor mede-weggebruikers, maar het is ook iets dat je makkelijk kunt vergeten.

Zo streef ik er naar om mijn hand uit te steken als ik af wil slaan, maar soms als ik in gedachten ben vergeet ik dit, en jawel hoor, dan spreekt iemand mij daar op aan, en dan zeg ik gewoon "Pardon, even niet goed opgelet."

Zowel richting aangeven als 'sorry' zeggen zijn kleine gebaren. Maar wel gebaren met een groot verschil. (FF)

'Een probleemloze taak'

Er worden in Amsterdam en omstreken drie maal per jaar ruim 4.000 OEKs bezorgd door ruim honderd vrijwilligers. Onlangs namen Dolf van Driel en Marijke Wesly, beide 76 jaar jong, afscheid als bezorger. We waren benieuwd naar hun ervaringen.

Medio 1995 gaf gymnastiekleraar Van Driel gehoor aan een oproep in de OEK. Hij zat tijdelijk zonder werk en reageerde vanwege zijn grote affiniteit met fietsen, naar zijn zeggen 'de mooiste uitvinding in de laatste anderhalve eeuw.' Wesly is medio 2006 – ze genoot na een werkzaam leven bij

de bibliotheek van de UVA van haar pensioen – begonnen met bezorgen. Ze zou niet meer weten waarom en pareert de vraag met een 'Waarom niet?' Bij beiden speelde sympathie voor het werk van de Fietsersbond een rol om onbezoldigd het lezenswaardige ledenblad 'bij de mensen thuis te brengen.'

Dolf van Driel bezorgde in en rond de Lomanstraat en Schinkelbuurt in Zuid: "Daar wonen blijkbaar erg trouwe leden, want ik kon de OEKs op een gegeven moment blindelings in de bus doen. Ik vond het sowieso leuk om er een sport van te maken. Het was mijn doel de OEKs bezorgd te hebben voor-

dat ik de OEK zelf in de bus kreeg. Na het bezorgen beloonde ik mezelf altijd met een ijsje of een haring." Gevraagd naar het waarom van het stoppen: "Ik vind het na twintig jaar wel mooi geweest. Tij-

**Nieuwe OEK-bezorgers
zijn altijd welkom.**

Stuur een mail naar:
oek@fietsersbondamsterdam.nl

dens de vorige bezorgronde schoot iemand mij aan die wel geïnteresseerd was in de 'job.' Nu is het niet de taak van de bezorger om voor opvolging te zorgen, maar dit vond ik wel een goed moment."

Marijke Wesly's wijk is gesitueerd in het centrum, in en nabij de Grachtengordel. Haar reden van stoppen is van fysieke aard: "Het is best een grote wijk, met uit elkaar gelegen adressen. Ik merkte bovendien dat het trappenlopen me ging tegenstaan. En in die wijk zijn er nogal wat trappen die je op en af moet." Ze heeft van het bezorgen nooit een wedstrijd gemaakt: "Het was wel even vervelend – let wel tussen grote aanhalingstekens, want hoe meer leden hoe beter – als er een nieuw adres bijkwam dat buiten je vaste route lag. Maar dat wende altijd snel." Behoudens een enkel sneeuw- of regenbuitje hebben beiden eigenlijk nooit hinder tijdens het bezorgen ondervonden. Ze bevelen het dan ook een ieder aan. Van Driel: "Bezorgen is een probleemloze taak." Namens de OEK: bedankt! (MvK)





Beeldbank

Begin van "Tour de France" bij het Olympisch Stadion
fotograaf A.H. Meijer | © Stadsarchief Amsterdam

"Alléz. Allure. Ambiance. Maak deel uit van de magie van de Grand Départ. Natuurlijk wilt u daar bij zijn. Beleven. Genieten. Mee sprinten in het wiel. Samen met uw relaties volledig opgaan in dit mondiale fietsfeest. Uniek!"

De stad Utrecht is in de ban van de Tour de France. En dus schieten superlatieven tekort om sponsors naar de Domstad te lokken voor de start van het 'grootste sportevenement ter wereld.' En die commerciële karavaan is hard nodig, want alleen al het startrecht kost 4 miljoen euro. En dus is er nu al 'Tourkoorts', een Frans saison-bier dat speciaal wordt gebrouwen vanwege de Tour-start. De gemeente draagt met een flinke subsidie bij aan het fietsfeestje, in de verwachting dat via de 3,4 miljard (!) televisiekijkers het toeristenbezoek aan Utrecht structureel met twee procent zal toenemen.

Het is alweer voor de zesde maal dat de Tour de France in Nederland start. Teruggaand in de tijd komen we via Rotterdam (2010), Den Bosch (1996), Leiden (1978) en Scheveningen (1973) uit bij... Amsterdam! In 1954 had onze stad zelfs een internationale primeur: niet eerder ging de Ronde van Frankrijk buiten haar landsgrenzen van start. Hoe dit zo gekomen is staat in het in 2004 uitgegeven, lezenswaardige boekje *8 juli 1954, De dag dat de Tour voor het eerst buiten Frankrijk startte*. Er deed een – nu nogal naïef aandoend – verhaal de ronde dat Tourdirecteur Jacques Goddet zó

verheugd was met de prestaties van de Nederlandse ploeg in de Ronde van 1953, dat hij Amsterdam de eer van eerste buitenlandse startplaats gunde. De werkelijke reden was van wielerpolitieke aard: er was een concurrerende Ronde van Europa in oprichting, met Amsterdam als een van de finish- en startplaatsen. Goddet wilde hier een stokje voor steken, kwam via in contact met het Amsterdamse comité en ging met hen in onderhandeling. Met als gevolg dat de Franse ronde een internationaal tintje kreeg met Amsterdam – kosten 80.000 gulden – als startplaats. De ronde van Europa werd wel verreden, maar bij die ene keer bleef het.

Hoe was de ambiance in het Amsterdam van 1954 voorafgaand aan de start? De Tourkoorts kwam niet echt op gang. Zelfs niet toen de landenploegen met nogal wat bekende renners zich in de hotels installeerden. Wat niet meehielp was dat deze renners vanwege het slechte weer hun hotelkamers niet uitkwamen. De Tourdirectie had als uitvalsbasis voor Krasnapolsky gekozen en journalisten pendelden tussen de verschillende verblijven heen en weer, op zoek naar verhalen om de koorts wat aan te wakkeren. De Amsterdammers ondergingen ook de speciaal georganiseerde activiteiten gelaten. Zo schreef de verslaggever van *Het Vrije Volk*: "Goddet heeft zijn tour voor één keer naar Amsterdam gebracht en ons aan een op-

gewekte avond in een enigszins ongevoon uitgedoste stad geholpen. Maar al leek het dan allemaal verdacht veel op een vooroorlogse Koninginnedag, er waren toch geen opgewonden mensenslierten, die door de Kalverstraat hosten en niemand had behoefte aan vocale uitspattingen in de geest van: het is maar een keer per jaar Tour-de-France-dag."

De wedstrijd zelf mocht zich wel dege-lijk in een grote belangstelling verheugen. Op de startceremonie om negen uur 's ochtends – een doordeweekse dag – kwamen vijfduizend mensen af. Nadat burgemeester d'Ailly een rood-wit-blauw lint doorgeknipt had, verliet het peloton het Olympisch Stadion voor de etappe naar het toen nog Belgische Brasschaat. Via de Amstelveense weg, Zeilstraat en Aalsmeerweg ging het naar de Sloterweg, alwaar Goddet het officiële startschot loste. Op foto's van die eerste etappe staan de mensen rijen dik langs de kanten van de wegen. Sportief werd er volop Nederlands succes geboekt. De eerste ontsnapping kwam op naam van Amsterdammer Henk Faanhof en etappewinnaar werd Wout Wagtmans. En Amsterdam keerde weer terug tot de keurige jaren-vijftig-stad, zoals blijkt uit de woorden uit het Algemeen Handelsblad: "...dat we vanavond allemaal weer om half elf naar bed gaan, om al die verloren nachtrust in de halen."

Marcel van Kempen

'Minder zonde, minder vergeving nodig'

In de vorige OEK probeerde Johan Kerstens op pagina 28 het populaire vooroordeel "dat fietsers zondaars zijn" aan de kaak te stellen. Ironisch dat datzelfde vooroordeel één pagina daarna wordt geïllustreerd met een asociaal geparkeerde fiets langs het voetpad achter het Centraal Station. Dat fietsers "diep doordrongen zijn van de risico's die ze lopen", zoals Johan stelt, betwijfel ik in hoge mate. Fietsers zijn heel vaak zpp-er: zwakzinnigen zonder pardon. Hun gedrag in het verkeer is net zo erg als dat van alle andere weggebruikers.

De meest ontluisterende illustratie hiervan is mijns inziens de 'dodehoek-dode': toen de campagne voor de invoering van de dodehoekspiegel op vrachtwagens in 2002 van start ging, halveerde het aantal dodehoekdoden ongeveer. In 2004, nadat de campagne was geëindigd, herstelde het aantal dodehoekdoden zich weer keurig op het niveau van 2001.

Toen ik in 2008 na 3 jaar in Vancouver gewoond te hebben, terug kwam in Amsterdam was ik verbijsterd over het gedrag van fietsers: door rood rijden, bellen en niet remmen voor zebra's, fietsen overal maar achterlaten (de nieuwe OBA bijv.), etc. Ik heb daarom niet de scooter-petitie ondertekend: ga eerst maar zelf je leven beteren voordat je anderen de les leest. Nu is dat ook wel typisch Nederlands, anderen de les lezen maar zelf de kat in het donker knippen: "Ik doe niets verkeerd, het zijn die scooters/taxi's/fietsers, etc."

Intussen is het op sommige punten alleen maar erger geworden, met

Mijn mening

name achter het Centraal Station waar fietsers met te grote snelheid en te weinig coördinatie elkaar toch net nog ontwijken en de voetgangers intimideren. Als die fietsers op een scooter gaan zitten of een (speed) pedelec gaan berijden, zullen ze precies dezelfde overlast veroorzaken waartegen ze in 2009 nog een petitie hebben ondertekend.

Sinds Marco te Brömmelstroet de choreografie van de kruispunten beschreef, denken we dat het allemaal toch wel meevalt met die fietsers: we zijn maar een zwerm spreekwiesjes. En maar vijf procent van de fietsers rijdt door rood. Alleen, geen enkele wetenschappelijk onderzoeker zal de conclusie dat het wel meevalt op basis van dat onderzoek mogen onderschrijven. De enige conclusie die je kan trekken is dat tijdens de middagspits, op complexe kruispunten, 95% van de Amsterdamse fietsers niet door rood rijdt. Ga je naar de in het onderzoek figurerende kruispunten kijken, dan valt bijvoorbeeld de Czaar Peter/Cruquius-kruising op waar 10% door rood rijdt: op dat kruispunt is het door de bochtige weg nog redelijk makkelijk zonder gevaar voor eigen leven door rood te fietsen.

Je moet natuurlijk over de dag verspreid en op heel verschillende plekken kijken om te bepalen of het 'wel meevalt' met door rood rijden van fietsers. Op mijn bijna dagelijkse trajecten, vooral tussen mijn huis (Oost) en Amsterdam Centraal of het kan-

toer van de Fietsersbond, zie ik elke keer auto's die moeten remmen voor fietsers die door rood rijden. Dat gebeurt, dat is niet te ontkennen, en elke keer dat het gebeurt is het te vaak – vind ik, en over waarom ik dat vind, moeten we natuurlijk doorpraten.

De infrastructuur speelt een rol in hoe fietsers rijden en gevaarlijke situaties tegenkomen of kunnen creëren. Maar hoe we vervolgens ons gedragen in die infrastructuur, is aan de weggebruiker. En om even achter het CS te blijven: we rijden te hard langs de onoverzichtelijke plekken, we rijden de voetgangers omver (bijna), bellen als ze rechtmatig oversteken. Als die fietsers met dat gedrag en met die mentaliteit op de elektrische fiets gaan – of de speed pedelec – zullen we nog vurig terug verlangen naar de tijd dat er alleen maar scooters op het fietspad waren. Die spreekwiesjes zijn gewoon domme ganzen die nog geen scooter gekocht hebben.

Als je naar hun gedragingen kijkt, zijn fietsers gewoon niet "diep doordrongen van de risico's die ze lopen". Willen we met elkaar de weg kunnen blijven gebruiken in de toekomst, dan moeten we beginnen met individueel en als groep ons weggedrag ter discussie te stellen. Strategisch gezien moet je dat natuurlijk niet meteen doen als je met de autolobby aan tafel zit, maar 'onder ons' moet dat nodig gebeuren, want er valt heel wat te verbeteren aan het gedrag van eenieder die zich op twee wielen op eigen kracht door de stad spoedt. Als je minder zondigt, heb je ook minder vergeving nodig.

Hans Groen

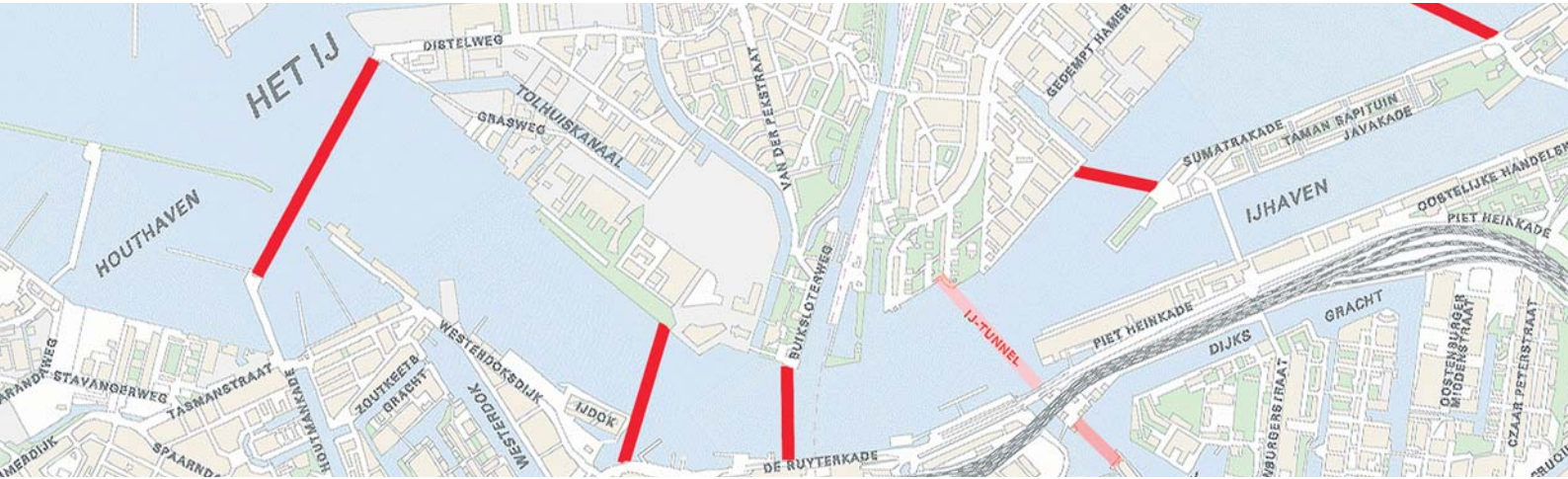
Sloop fietsbrug?

Op 3 mei sloeg Ben Vermeer alarm over het plan om een door fietsers en wandelaars zeer geliefde brug in de Brettenzone bij Halfweg te slopen. Eigenaar Hoogheemraadschap van Rijnland wil namelijk stoppen met het onderhoud

van de oeververbinding: dat zien ze niet langer als hun taak. Op zijn website dekanaalgraver.nl begon Ben een petitie die in zeer korte tijd 1200 steunbetuigingen opleverde.

Op de website van RTV Noord Holland, die vervolgens aandacht aan deze kwestie besteedde, suggereert iemand dat het om een bedrag van 3000 euro per jaar gaat.





Sneller en makkelijker het IJ over

De belangrijkste fietsveren over het IJ zitten verborgen achter CS en lijken vooral bedoeld om voetgangers te bedienen. Weliswaar worden ze toegankelijker door de fiets- en voetgangers-tunnel onder CS die binnenkort wordt opengesteld, maar ook dan blijft die route van en naar Noord voor veel fietsers een omweg via CS. De drukte daar wordt er alleen maar groter door. Ook omdat de (Sixhaven)halte van de Noord-Zuidlijn op de noordoever van het IJ is geschrapt, zullen in de toekomst steeds meer voetgangers de ponten blijven gebruiken in plaats van met de NZ-lijn te reizen. Hun aantal zal alleen (licht) afnemen als de aansluitende busroutes naar de pont verdwijnen.

Hoe kunnen we dan toch de – vooral in de spits – overvolle Tolhuispont ontlasten? Kan de sinds kort in gebruik genomen extra spitspont misschien effectiever elders worden ingezet?

SCOOTERS & BROMMERS

We kunnen beginnen met scooters en brommers naar andere ponten te verwijzen, zoals de IJpleinpont en de pont tussen de Westerdoksdijk en de NDSM. De Tolhuispont en de pont tussen CS en NDSM worden dan scooter- en brommervrij. Sowieso een verademing voor de voetgangers en fietsers. Een extra reden voor deze maatregel is dat brommers en scooters geen gebruik mogen maken van de fiets- en voetgangerstunnel onder CS en eigenlijk ook niet goed passen op de route langs de De Ruyterkade. Daar zijn ze dan wel op aangewezen terwijl die route volgens de plannen

nu al te smal wordt aangelegd. Oplossing van dit knelpunt op de Tolhuispont voorkomt dus tegelijkertijd het voorspelbare ontstaan van andere knelpunten langs de zuidelijke IJ-oever.

Kunnen we de overlast op de Tolhuispont ook verkleinen door de westelijke en oostelijke ponten als alternatief aantrekkelijker te maken? Dat zit er op het eerste gezicht niet erg in. Het Houthavenveer, dat overigens de komende 4 jaar niet op de Pontsteiger aanlandt maar meer naar het centrum op Westerdoksdijk ter hoogte van het Stenen Hoofd, bedient van oudsher vooral passagiers uit het westelijk havengebied en het noordelijk deel van de Spaarndammerbuurt. Fietsers uit andere delen van west zijn van nature gericht op de Tolhuispont. Ook het nieuwe oostveer is voor weinig fietsers een alternatief voor de veren die vanaf CS varen.

De ontlasting moet dus in andere maatregelen gezocht worden. Eén daarvan betreft de vaarschema's.

WACHTTIJD

Voor een voldoende aantrekkelijke veerverbinding is een kwartierdienst gewenst, d.w.z. tenminste vier afvaarten per uur. Een half uurs-dienst is voor fietsers onaantrekkelijk. De gemiddelde wachttijd is dan langer dan de tijd die nodig is om een snellere pont bij CS te bereiken. De rit tussen NDSM en Tolhuis of Westerdoksdijk en CS bedraagt volgens de fietsrouteplanner niet meer dan 10 minuten! Bijna alle IJ-ponten kennen drie of meer afvaarten per uur. Het Distel-

Rookvrij

Wat de aantrekkelijkheid van het pontgebruik zal verhogen is een verdergaand rookverbod. Ook het achterdek zou rookvrij moeten worden, zeker op de drukke Tolhuis- en NDSM-pont. Iedereen vindt een rookverbod in bus, tram of trein vanzelfsprekend. Dat zou het ook tijdens een vaak maar kort ritje met de pont moeten zijn. Een algeheel verbod zou de duidelijkheid alleen maar ten goede komen. En nodig is het: want blijkens hun gedrag dringt het nog steeds niet tot de meeste rokers door dat ze met de rook die ze produceren anderen echt schade berokkenen.

wegveer is met twee afvaarten een uitzondering en wordt mede daarom slecht benut. Ook beide NDSM-veren varen overdag, tussen 10 en 16 uur, slechts twee keer per uur. Dat kan beter. Eén manier is de koppeling van het veer tussen CS en NDSM en dat van de Westerdoksdijk en NDSM. Als dat eerste veer ook een tussenstop zou maken op de Westerdoksdijk, wordt de oversteek via die halte een stuk aantrekkelijker omdat er frequenter wordt gevaren. Fietsers die nu nog gokken op de oversteek via CS zullen eerder in de verleiding komen via de halte Westerdoksdijk over te steken, zo'n 4 minuten fietsen vanaf CS. Het gebruik van een applicatie als die van pontveer.nl zou ook helpen bij het overwegen van die keuze.

WEST

De verleiding om de Westerdoksdijk-route te fietsen en te kiezen voor de Houthavenveer wordt ook groter als de infrastructuur rond die tijdelijke aanlegplek verbeterd wordt. Om te beginnen door op de aanlegsteiger meer ruimte voor fietsers te creëren en de

oversteek van de Westerdoksdijk ter plekke veiliger te maken. Maar ook zou het helpen als op wat grotere afstand de fietsroutes naar die halteplek toe aantrekkelijker worden. Zo zou de kruising Westerdoksdijk-Westerdoks-kade een stuk veiliger, sneller en aangenamer worden als hij de vorm zou krijgen van een (mini-)rotonde. De Westerdokskade sluit namelijk goed aan op de route door de Haarlemmerstraat; en via de Prinsengracht met de Rozengracht en de Kinkerstraat.

Het Houthavenveer ligt op dit moment zo'n 4 minuten fietsen verwijderd van de Tolhuispont. Bij beide aanlegsteigers kunnen fietsers gemakkelijk naar de andere pont verwezen worden als ze net te laat aankomen. Nog mooier zou het zijn als fietsers al op de Westerdokskade attent gemaakt worden op de afvaartijden van de beide veren.

WESTVEER

Maar de belasting van de Tolhuispont zou pas werkelijk verbeteren als er op zo'n 2 minuten fietsen ten westen daarvan, ter hoogte van de Westerdokskade, een nieuw Westveer zou komen met een oversteek naar een plek tussen Shell en het filmmuseum EYE. Die plek is vanuit vele delen in Noord gemakkelijk bereikbaar en sluit beter aan op fietsroutes in Noord. Dat veer zou bovendien een goede vervanger zijn van het Distelwegveer (een restant van de vrachtroute tussen het westelijk havengebied en Noord), dat nu in Noord een verre van ideale landingsplaats heeft, te weinig frequent vaart en daarom nauwelijks gebruikt wordt. Voor fietsers komend uit de westelijke binnenstad, voor wie de fietstunnel onder CS moeilijk bereikbaar is, vormt dit een aantrekkelijk alternatief. Tegen de tijd dat het Houthavenveer terug verhuist naar de oude plek op de Pontsteiger, zal dat nieuwe Westveer een structureel ontlastend alternatief voor het Tolhuisveer blijven.

OOST

Valt er ten oosten van CS iets te bedenken dat de druk van de Tolhuispont afhaalt? Tussen de Oostertoe-

gang bij CS en de spoortunnel van de Kattenburgerstraat – een afstand van ruim één kilometer – is de IJ-oever per fiets moeilijk bereikbaar. Dat alleen al maakt de daartussen gelegen IJtunnel zo aantrekkelijk als fietstunnel. Maar op dit moment lijkt dit nog geen reële optie.

Voor het oostelijke deel van Oost is het nieuwe Oostveer wel een verbetering. Ook al is het een gemiste kans dat geen duidelijke afspraken zijn gemaakt over een goede fietsroute in Noord, door en om het Vliegenbos, waardoor nu een aantrekkelijke, korte fietsverbinding tussen het oostelijk deel van Noord en het Oostveer ontbreekt en node gemist wordt.

Zou het helpen als het Oostveer van het Azartplein verhuist naar het Javaeiland aan het eind van de Jan Schaeferbrug? Een voordeel is dat de oversteek naar Noord aanzienlijk korter wordt en er daardoor minstens vier keer per uur kan worden overgevoerd. Ook komt de pont in Noord op een veel gunstiger plek uit dan nu het geval is.

De ervaring met het slecht befietbare Vliegenbos leert dat goede aansluitende fietsroutes erg belangrijk zijn. Er moet dus, als het Oostveer naar het Javaeiland verlegd wordt, goed gekeken worden naar de inrichting van de Havikslaan, het Hagedoornplein en de Hagedoornweg. Deze druk bereden route kent gebrekkige fietsvoorzieningen, een soms erg hoge autosnelheid en veel dubbel parkeren. Alleen als daar iets aan verbeterd wordt, kan zo'n verbinding werkelijk tot ontlasting van de Tolhuispont leiden.

Tenslotte kan ook verplaatsing van het IJpleinveer (nu achter het oostelijk deel van CS) naar een plek ter hoogte van de Oostertoegang – in het verlengde van de Geldersekade – leiden tot ontlasting van de Tolhuispont. Door de recente verplaatsing naar de huidige plek van aanlanding van het IJpleinveer bij CS is de tijdrovende vaarbocht van dit veer niet verdwenen. De toegankelijkheid ervan bij CS is zelfs verslechterd. Door verplaatsing verder naar het oosten wordt de

Gemeentepannen

Een paar jaar geleden begon het concreet te worden, in Noord als eerste (de visionairen). En nu is de gemeente echt serieus aan het studeren op betere verbindingen over het IJ. Dat is hard nodig ook, nu steeds meer mensen aan de overkant willen zijn.

De afgelopen maanden heeft de gemeente ideeën en plannen 'opgehaald', zoals dat tegenwoordig heet. En nu wordt er onderzoek gedaan. Ingenieurs en andere specialisten bekijken de technische (on)mogelijkheden en schatten de kosten van verschillende varianten in. En er wordt een MKBA gemaakt, een Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse. Van 5 'combinaties' worden zo goed mogelijk de kosten en baten in beeld gebracht en uitgedrukt in euro's. Zoals bouwkosten, onderhoud, exploitatie, winst/verlies op de bereikbaarheid, subsidies op OV, gezondheid, luchtkwaliteit, enz. Ingewikkelde sommen waarvoor een werksessie werd georganiseerd om de plussen en minnen van de verschillende varianten goed in beeld te krijgen. De Fietsersbond dacht mee, uiteraard.

De 5 varianten die worden onderzocht zijn:

1. geoptimaliseerde ponten;
2. IJ-tunnel: één buis autovrij t.b.v. fietsverkeer;
3. Javabrug;
4. Javabrug én Stenen Hoofdbrug;
5. centrale brug tussen IJ-plein en de De Ruyterkade.

Een brug direct achter CS komt er niet: dat is technisch niet mogelijk.

Eind juni zal deze fase van onderzoek gereed zijn en dan volgt een 'nadere verkenning'.

Wordt vervolgd, in dit blad en op: <http://bit.ly/overhetij>

oversteek naar en van het IJplein korter en dus kan er frequenter – 6 keer per uur en nog vaker in de spits (nu 8 keer) – worden gevaren. Verbetering van de fietsroute tussen het IJ en de Geldersekade zal de oversteek naar noord op die plek nog aantrekkelijker maken. (RH)

Amsterdamse Cyclehack zoekt creatieve koppen

Het creëren van een duurzame wereld. Hoe? Door het slechten van de barricades die mensen ervan weerhouden om te gaan fietsen. Zie hier de ambitieuze doelstelling van Cyclehack, een evenement annex 'global movement.'

Vorig jaar vond in Glasgow, met als partnersteden Melbourne en Beirut, de eerste editie plaats. En blijkbaar met succes, want dit jaar hebben zich wereldwijd ruim veertig steden aangesloten, waaronder Amsterdam. Van de Amsterdamse fietsers wordt creatieve input verwacht, want publieksparticipatie is het fundament van dit onorthodoxe fietsevenement.

Maud de Vries is creatief marketing strateeg en verantwoordelijk voor de Amsterdamse organisatie. Met haar stichting Mobiliteitsmarketing Nederland probeert ze ongewenst verkeersgedrag op een creatieve manier te gooien. De Vries: "Een ex-collega die naar Melbourne is verhuisd maakte me op Cyclehack attent. Op basis van haar enthousiasme en de raakvlakken met mijn werkterrein, besloot ik het evenement naar Amsterdam te halen. Omdat fietsen hier een tweede natuur is, hebben wij een aanvullende doelstelling gesteld: de absolute koppositie van Amsterdam als nummer 1 fietsstad terug claimen. Want we dreigen door een stad als Kopenhagen of opkomende fietssteden

als Parijs te worden ingelopen of zelfs voorbijgestreefd. Kortom, we willen het fietsen in Amsterdam nóg leuker maken. En om dit te bereiken moeten creatieve en innovatieve oplossingen worden bedacht."

Het slechten van barricades moet volgens De Vries niet te letterlijk worden genomen, de aanpak van knelpunten en dagelijkse hindernissen is een van de taken van de Fietzersbond: "Je hoeft bij ons geen verkeerskundige te zijn. Wij stimuleren juist het 'out-of-the box' denken en willen onafhankelijk van gemeentelijke besluiten of politieke processen opereren. Met de gemeente Amsterdam of de Fietzersbond moeten we uiteraard wel in gesprek als het gaat om de concretisering van bedachte oplossingen." Gevraagd naar een concreet voorbeeld, een case ter overdenking: "In Nieuw West wordt er door jongeren nauwelijks gefietst. Ze vinden het blijkbaar niet cool en stappen dus sneller op de scooter. Tijdens Cyclehack proberen we tot een oplossing voor dit imago-probleem te komen."

Tijdens Bike & City #4 in Pakhuis De



Zwijger koos het aanwezige publiek onlangs voor onder andere 'ruimte voor de fiets' (21%), 'fietsen en verbinden' (19%), 'vernieuwing' (18%) en 'nr. 1 fietsstad' (15%) als de thema's die tijdens het weekeinde van 19-21 juni centraal komen te staan. Het denken en praten vindt op vrijdagavond en zaterdag plaats in Pakhuis De Zwijger. Via live verbindingen wordt contact gemaakt met 'Cyclehackers' in andere steden. Op zaterdag en zondag worden in iFabrica, een open atelier en werkplaats op het voormalig Storck terrein, de bedachte oplossingen uitgewerkt en wie weet zelfs gebouwd. Er is ook, alleen in Amsterdam, een Cyclehack Kids editie op zondag, compleet met oppas en fietsvriendelijke activiteiten en aansluitend een feest. Deelname is gratis, er zijn slechts 100 kaarten beschikbaar.

(MvK)

Meer informatie: cyclehack.nl

VANMOOF opent vlaggenschipwinkel

Mag ik uw jas aannemen, Meneer? Voor je het weet staat de OEK reporter met een glas Prosecco in zijn ene en een lekker hapje in zijn andere hand te luisteren naar een flitsende toespraak. Bij de onthulling van een kekke fiets knallen kurken en dwarrelen confettisnipers. En bij vertrek ontvangt hij een hippe tas met cadeautjes.

Probeer vervolgens maar eens een kritisch verslag te schrijven. Nu ja, ik wil best een kanttkening zetten bij het gebruik van nogal wat verengelste woorden voor ogenschijnlijk eenvoudige zaken. Want bij VANMOOF heet een strak en ruimtelijk ingerichte winkel 'flagshipstore', de reparatieafdeling een 'drive-in' en zijn fietsmakers 'bike doctors' geworden. Maar

verder blijkt een beetje glamour best te verdragen. En wij Amsterdamse fietsliefhebbers, wel of niet in het bezit van een VANMOOF, mogen best trots zijn op de internationale ambities van deze Amsterdamse fietsenbouwer.

Taco Carlier richtte, na een verblijf in New York waar hij zich op een huurfiets 'meer local dan de niet-fietsende



locals voelde', zes jaar geleden met broer Ties de stadsfietsenfabriek op. Inmiddels verkopen zij wereldwijd elk uur een fiets. Onlangs kondigde VANMOOF in een persbericht aan hun fietsen alleen nog via de eigen winkels en het internet te verkopen volgens de 'customer first'[klant is koning, MVK] strategie. En in die winkels, momenteel zijn er vestigingen in Osaka, Taipei en Singapore, moet de klant zich helemaal thuis voelen, vandaar deze transformatie. Carlier: "Wij willen profiteren van het recht-

alle denkbare stadsverkeerssituaties onder diverse weersomstandigheden. Het fietsgebruik is hier bovendien zeer functioneel, en daarop ligt bij het ontwerpen van fietsen onze focus."

Er wordt in de toekomst meer van de klant gevraagd. Carlier: "Een reparatie door een fietsenmaker kost nogal wat tijd. En die tijd heeft de moderne mens niet meer. De eigenaar van een VANMOOF neemt rechtstreeks contact met ons op. Via een database zien we snel met welke fiets we te maken

streekse contact met onze klanten. Op hun mening kunnen we snel en effectief gaan inspelen. Zo willen we ook meer met de input van de Amsterdamse fietsconsument gaan doen. Amsterdam is de beste testmarkt ever [ooit, MVK] en kent

hebben en binnen vierentwintig uur kunnen we onderdelen sturen. De klant kan, eventueel met behulp van een instructiefilmpje op Youtube, de reparatie zelf uitvoeren." Dit roept natuurlijk vragen op, zoals wanneer je toch niet in staat bent de reparatie zelf uit te voeren. Nu ja, laten we het er op houden dat OEK lezers zich gelukkig mogen prijzen redelijk in de buurt van de 'flagshipstore' aan de Mauritskade te wonen. Want er is meer goed nieuws te melden. Binnenkort presenteert VANMOOF een eigentijdse versie van de aloude omafiets, de 'Koninginnefiets'. Inspiratiebron vormde Koningin Juliana, die zoals bekend een fervent fietser was. Inmiddels is ook de eerste winkel in Brooklyn geopend, in de etalage ervan staat een door een Amsterdams kunstenaarscollectief gepimpte VANMOOF te pronken. Bij de opening zullen er vast veel 'goodiebags' zijn uitgedeeld.

(Tekst en foto MvK)

Van: meldpunt.fietsersbond.nl Gemiste melding

Op 13 maart mailt Henk de OEK-redactie: "Ik woon niet in die buurt, maar moet vaak vanaf de Ringdijk bij de Praxis in Oost de Molukkenstraat in. Dat is een heksentoer. Alles is daar slecht geregeld voor een fietser. Vooral tussen 5 en 6 [s avonds] zie je een en al bijna botsingen. Ga maar eens kijken."

Dit lijkt me iets voor Gerrit Faber, onze beleidsmedewerker die stadsdeel Oost onder zijn hoede heeft. Ik stuur het mailtje naar hem door. Ondertussen laat ik Henk weten dat hij dit soort meldingen beter via het meldpunt.fietsersbond.nl kan doen. Hij komt dan terecht bij de wegbeheerder die over dat punt gaat, zodat-ie in ieder geval weet dat het klopt als wij, de Fietsersbond, zeggen dat we klachten over dat punt krijgen. Wij denken dat dat helpt.

Gerrit blijkt van het knelpunt te weten. Sterker, hij herinnert zich dat al

tijden geleden in de verkeerscommissie van het stadsdeel een plan voor een extra oversteek aan de zuidkant van de McGillavrylaan is goedgekeurd. Hij gaat navragen hoe het ermee staat en vraagt intussen aan vrijwilliger Dick, die de ontwikkeling van dat gebied goed kent en volgt, of hij meer weet.

Dick weet inderdaad meer: de oversteeken zijn ter plekke onlangs verbreed. "Niet fantastisch, maar wel beter dan het was. Onder de huidige omstandigheden kan het niet beter. Voor een echte verbetering moet of de brug worden verbreed of de auto-ingang van de Praxis worden verwijderd en vervangen door een nieuwe ingang op de Molukkenstraat, een stukje zuidelijker." Dick herinnert zich ook dat het stadsdeel nadacht (of nog steeds nadenkt) over de mogelijkheid van een fietsstraat op de Ringdijk aan de westkant, maar volgens hem is dat onmogelijk. En de nieuwe oversteek aan de zuidkant, die op het programma staat, kan volgens hem ook iets verlichting geven.

Gerrit heeft intussen verder nagedacht over de situatie op dat kruispunt en is tot de conclusie gekomen dat er ruimte is voor enkele kleine verbeteringen: 1) de oost-west oversteek kan aan beide kanten breder; 2) het heuveltje aan de oostkant kan kleiner en tot fietspadniveau verlaagd worden aan de kant van het fietspad; en de ingangen van de fietspaden (na de oversteek) kunnen breder. Zijn suggesties heeft hij doorgegeven aan de verkeerskundigen van het stadsdeel en aan een speciale club van de gemeente die zich met het optimaliseren van voor fietsers belangrijke kruisingen bezighoudt. De verbeteringen heeft hij met rode lijntjes aangegeven op een luchtfoto van het kruispunt.

Nog dezelfde dag bedankt Henk mij voor mijn reactie. Volgens hem zou een fietstunneltje daar toch wel de beste oplossing zijn.

Maar van een melding op het meldpunt is het niet gekomen, blijkt als ik daar naar zoek. En dat is jammer.

(JK)

Gouden Eeuw

Vorig jaar kwam een Franse tv-ploeg naar Amsterdam om een reportage te maken over de gruwelijke toestanden die in Amsterdam zouden heersen doordat er teveel fietsen en fietsers zijn. Ze wilden mij interviewen, als schrijver van een boek over Amsterdams fietsen. Met een microfoon aan mijn shirt en een GoPro camera aan mijn fietsstuur geklemd en een cameraman in hun auto die mij filmde, volgde ik de ploeg door de stad.

De journalist vroeg me steeds opnieuw naar hoe erg Amsterdam nou wel gebukt ging onder dat teveel aan (zich misdragende) fietsers. En ik merkte dat ik steeds antwoordde dat de toestand volgens mij niet zo erg was. Ik wees erop hoe gelukkig en mooi iedereen op de fietsen eruit zag. Ik vertelde hoe efficiënt de fiets voor veel mensen is. Op de Herengracht reden we langs een basisschool die net uitging. Ik legde uit dat hier, in het hart van de stad, tientallen scholieren en hun ouders op de fiets naar huis gingen. Stel je de chaos eens voor, zei ik, als al die ouders hun kinderen met de auto kwamen ophalen. Dat zou pas een gruwel zijn.

De tv-ploeg volgde en filmde me 45 minuten lang. Toen de reportage werd uitgezonden, bleek zelfs geen seconde van het interview met mij erin te zitten. Positief doen over fietsen in Amsterdam? Dat paste niet in hun script, dat ze in wezen al klaar hadden voor ze in Amsterdam aankwamen.

Een paar maanden geleden werd ik geïnterviewd door een Amsterdams huis-aan-huisblad. Toen ik de verslaggever vertelde dat ik het gevoel had dat we nu de Gouden Eeuw van het Amsterdamse fietsen beleven, reageerde ze ongelovig. Ik hield aan: als het nu niet de Gouden Eeuw is, wanneer was het dan wel?

Tussen 1920 en 1940, toen de meeste straten in Amsterdam nog geplaveid waren met (19e eeuwse) keien?

In de jaren vanaf 1940, toen de Duitsers fietsen stalen en er geen fietsonderdelen te krijgen waren? In de jaren na 1950, toen het ontbreken van een maximum snelheid voor auto's tot tientallen dode fietsers per jaar leidde?

Tussen 1960 en 1980, toen het explosief toenemende aantal auto's de stad verstikte, niet alleen de lucht maar ook de straten en pleinen (en stoepen)?

Tussen 1980 en 2000, toen de hoeveelheid fietsdiefstallen de pan uitrees?

Met de almaar groeiende infrastructuur voor fietsers (nieuwe bruggen, vrije fietspaden, de tunnel onder CS, autovrije straten, etc.) wordt de stad een steeds betere plek voor fietsers. Fietsdiefstal is afgenomen. Het aantal fietsdoden is nog nooit zo laag geweest. Meer Amsterdammers kiezen fietsen boven autorijden. En onderzoek wijst uit dat zich 'misdragende' fietsers een uiterst kleine minderheid vormen.

Nadat het interview verschenen was, ontving ik een golf van boze mailtjes. "Fietsers, de grootste plaag van Amsterdam", schreef Ezra. Kees vond: "Fietsers zijn vaak asociale jongeren, die zich niet aan de verkeersregels houden." En Dorka liet me weten: "Al die bakfietsouders maken het er voor de individuele fietser ook niet makkelijker op." Maar aan iedereen die het met me oneens is, blijf ik vragen: als fietsers en fietsen in Amsterdam zo'n gruwel geworden zijn, wanneer was dan de tijd dat dat niet het geval was? Welk decennium men ook zal noemen, ik kan uit die periode een overvloed aan getuigenissen opduiken van Amsterdammers die roepen dat "alle" fietsers "asociaal", "anarchisten" enzovoorts zijn.

Mik mailde me met de vraag: "Waarom zeg je niks over al die ellendige scooters en brommers met hun lawaaaaaaai!!!! En stank!!! En ruimte innemend!...???????"

Amsterdammers die over brommers klagen? Dat was al in de jaren 50 een populair tijdverdrijf. Natuurlijk, scheurende snorscooters op het fietspad zijn ergerlijk en gevaarlijk. En het gevoel dat die snorscooters van de fietspaden af moeten, is bij mij zo sterk dat ik afgelopen oktober naar Den Haag ging om een commissievergadering van de Tweede Kamer bij te wonen waar werd gedebateerd over een voorstel met die strekking. En wat moest ik daar aanhoren? Politici van het CDA, de VVD en de PVV – mensen die, nota bene, niet eens in Amsterdam wonen –, klagend over Amsterdams "asociale bellende, appende fietsers." Je zou haast denken dat men een voorstel besprak om fietsers van het fietspad te weren!

Maar denk ik dat Amsterdam nog beter voor fietsers kan en moet worden? Beslist. En daarom ben ik een actief lid van de Fietsersbond.

Pete Jordan



**NIET
ZÓ**



**MAAR
ZÓ**

Mede dankzij de fietsersbond