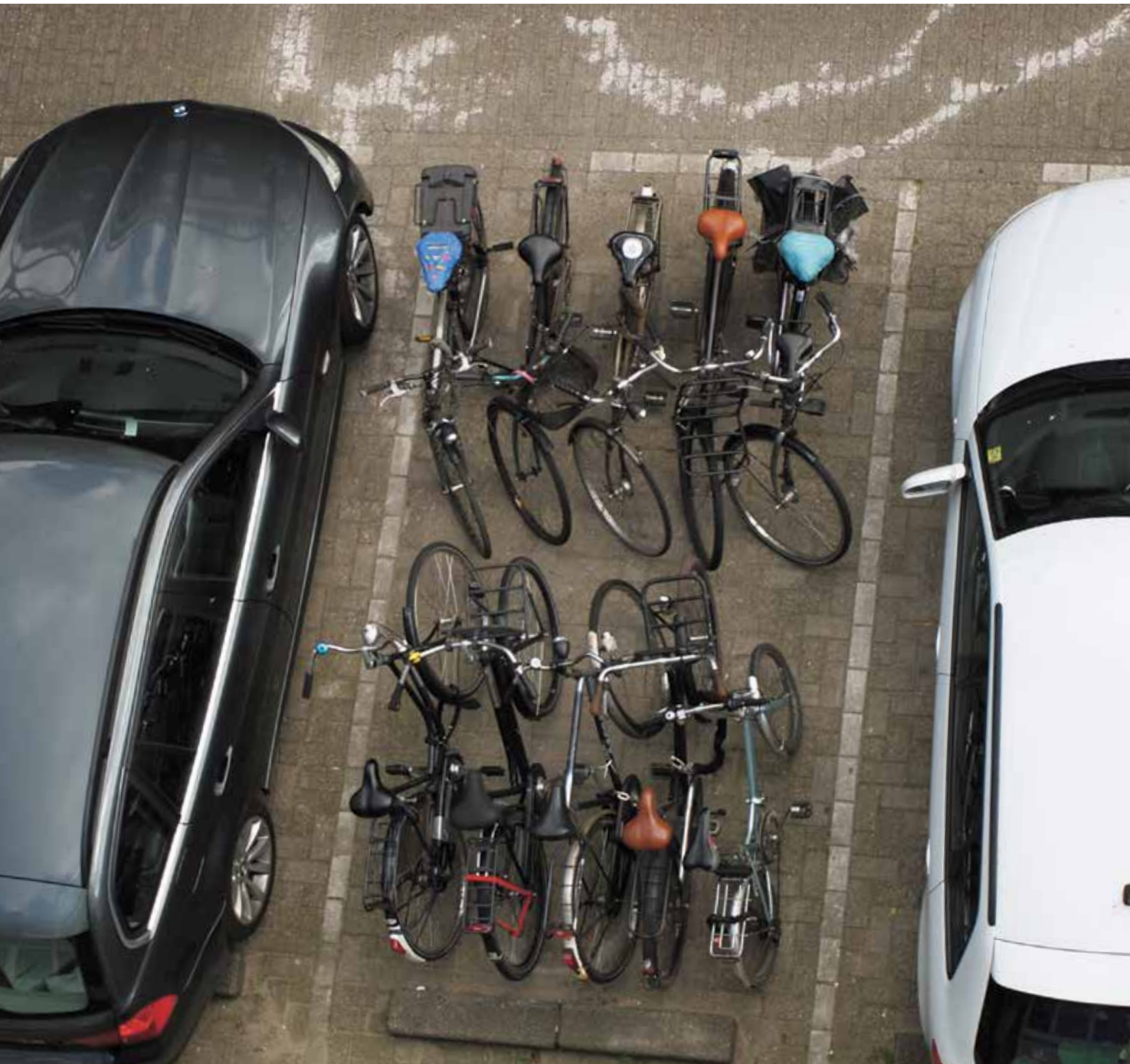


OEK *op eigen kracht*

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond



Achter de voorpagina

De strijd om schaarse stedelijke ruimte gaat zich volgens het gemeentelijke fietsplan toespitsen op die tussen fietser en voetganger. Een zelfbenoemde voetgangersvoorman nam alvast stevig stelling: de fietser is blijkbaar God, zijn vehikel de nieuwe Heilige Koe. Verdrijf die losgeslagen kudde uit het centrum! Geen woord over de auto, de derde die er zo mee heen kan rijden.

Onze fotograaf overzag vanaf haar balkon het stedelijke strijd-toneel. En warempel, daar nam zij pal voor haar deur een kleine troepenverschuiving waar. Zij spoedde zich naar beneden en vulde de vrijgekomen ruimte met een paar van de stoep geplukte fietsen. En nog een paar. En nog een. Nog een! Het 'tien- tien-tien-tien-tien!' klonk al vanaf de balkons.

Te zot voor woorden dat het nog nodig is, voor beleidsmakers inzichtelijk maken waar werkelijk ruimte te winnen valt. Ten gunste van fietser én voetganger, bondgenoten in de strijd om een leefbare en schone stad. Want ze vervuilen niet, beschadigen niet en maken geen lawaai. Het is het gemotoriseerde verkeer dat het vervuilde Sodom en Gomorra moet verlaten. Geachte verkeerswethouder; u kunt ons stedelijke klimaat verbeteren zonder de deelname van 'waar is die opwarming nou' Trump. U spreekt lovende woorden over de fiets, maar voegt de daad niet bij het woord. Een paar drempeltjes en paaltjes zetten geen zoden aan de dijk. Maak een keuze die wél gezonde vruchten afwerpt. En God zal zien dat het goed is.

Marcel van Kempen
hoofdredacteur



AALV AMSTERDAMSE ALGEMENE LEDENVERGADERING

28 juni, 20 uur, WG-plein84

DIGITALE NIEUWSBRIEF

Blijf op de hoogte van de fietsactualiteit.
Meld je aan via: fietsersbond.amsterdam.nl
knop NIEUWSBRIEF in de bovenbalk

KLACHTENNUMMERS

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

De OEK is een uitgave van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond, verschijnt 3 keer per jaar in een oplage van 5000 en wordt gratis bezorgd bij alle Amsterdamse leden, en geïnteresseerde actiegroepen en instellingen.

In de OEK weergegeven opvattingen hoeven niet overeen te komen met die van het bestuur of de redactie.

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

Fietsersbond afdeling Amsterdam

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

www.fietsersbond.amsterdam.nl

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

Twitter: @adamfietst

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

Onderafdelingen

Amstelveen: amstelveen@fietsersbond.nl

Diemen: diemen@fietsersbond.nl

Foto's: Louis Nagtegaal, Kees Bijleveld, Jan Pieter Nepveu, Marieke de Lange, Sander van der Eijk, Hans Mulder

Tekening: Aleida Leeuwenberg

Vormgeving: MSDL

Druk: Rodi Rotatiedruk

Lid worden

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

U bent al lid vanaf € 2,17 per maand

lid.fietsersbond.nl



Nieuw Meerjarenplan Fiets kiest niet

Met het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 presenteert de gemeente haar visie en pakket aan maatregelen 'Voor fietsers en een gezonde en bereikbare stad'. De Fietsersbond Amsterdam leverde input, maar mist ambitie en zicht op concrete resultaten.

Evaluatie vorige meerjarenplan

Duizenden nieuwe fietsparkeerplekken gerealiseerd en nog veel meer in voorbereiding, kruispunten veiliger en ruimer gemaakt voor de fietser, 15 km fietsstrook in rood asfalt uitgevoerd en het aandeel verwaarloosde fietsen op straat van 9% teruggebracht tot 4,9%. Allemaal resultaten van het meerjarenplan Fiets 2012-2016, waar de Fietsersbond blij mee is. Maar ook zien we dat van de 22 ontbrekende schakels die het meerjarenplan wilde aanpakken er maar vier gerealiseerd werden. En ook het bouwen van fietsstallingen gaat trager dan voorzien. Het vorige meerjarenplan heeft de stad nog onvoldoende voorbereid op het groeiend aantal fietsers.

Nieuwe kansen of bedreigingen

In zijn voorwoord van het nieuwe Meerjarenplan Fiets (MJP) steekt verantwoordelijk wethouder Pieter Litjens de loftrompet over de fiets: 'Weinig dingen op deze wereld horen zo bij elkaar als Amsterdam en de fiets. De fiets is populairder dan ooit in Amsterdam. En dat is een goede zaak. Want fietsen is gezond en draagt bij aan een bereikbare en aantrekkelijke stad. Daarnaast zorgen al die fietsen voor ontzettend veel werkgelegenheid.' Maar hij refereert ook aan de keerzijde van dit succes, zoals de toegenomen drukte op de fietspaden en overvolle stallingen. Om wereldfietsstad te blijven, worden er drie doelen gesteld: comfortabel doorfietsen, gemakkelijk fietsparkeren en het nieuwe fietsen. De Fietsersbond juicht de groei van het fietsen natuurlijk toe, want het ontlast de stad van autoverkeer. En we erkennen de 'bedreigingen' van dit succes, maar zien deze toch eerder als kansen. De kans om eindelijk door te pakken in een stad waar nog steeds een groot deel van de verkeersruimte voor auto's is bestemd. En dus de kans om de fiets nu echt de ruimte en wind in de rug te geven. Kortom, om van Amsterdam een echte fietsstad te maken. We hebben aan de hand van de drie doelstellingen gekeken of het plan daar uitzicht op geeft.

Comfortabel doorfietsen

1



Bredere routes

Voor goed fietsen is een fijnmazig netwerk van directe fietsroutes nodig waarover fietsers veilig, snel en comfortabel hun weg kunnen vinden. Goed dus, dat een groot deel van de aandacht en het budget van dit meerjarenplan aan dit onderdeel is gewijd. Een deel hiervan gaat naar het verbreden van fietsroutes bij herprofileringen en slimme maatregelen voor nieuwe ruimteverdeling. Dat ondersteunen we, maar hoe en waar dat concreet zal gebeuren maakt het plan nog niet duidelijk. Het blijkt in de praktijk nog steeds niet makkelijk om daadwerkelijk meer ruimte voor fietsers te realiseren, omdat minder ruimte voor (geparkeerde) auto's moeilijk ligt en vaak lang duurt. We vragen ons daarom af of en hoe de doelstelling dat in 2025 ten minste de helft van de fietsroutes op het Plusnet Fiets binnen de Ring A10, ten zuiden van het IJ, een minimale breedte heeft van 2,50 meter behaald zal worden. We ondersteunen deze (ambitieuze) doelstelling, maar missen een plan van aanpak om dat doel te bereiken.

Nieuwe routes

Met meer fietsverbindingen kunnen fietsers beter hun weg vinden en worden nieuwe gebieden ontsloten. In het plan is een kaartje opgenomen met tal van mogelijke nieuwe verbindingen, nieuwe bruggen, routes en ontbrekende stukjes route. In het plan is nu slechts budget gereserveerd voor 20 kleine nieuwe verbindingen. Voor duurdere verbindingen moet jaarlijks budget gezocht worden. De Fietsersbond wil meer budget en een duidelijke lijst van alle mogelijke nieuwe verbindingen als de basis voor uitvoeringsplannen.



Betere routes

Het verbeteren van routes ondersteunen we. Al vinden we bijv. investeringen in een betere oost-west verbinding langs de Prins Hendrikkade veel urgenter dan nieuw rood asfalt op de Binnenring. Op de Binnenring zijn verbeteringen van de kruispunten veel belangrijker. Het meerjarenplan geeft geen overzicht van kosten en prioriteiten in te verbeteren routes.

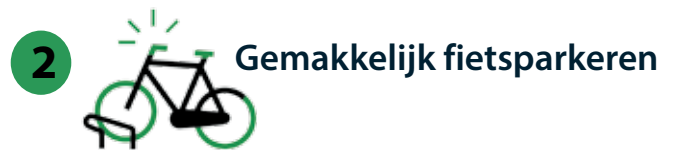
Ook noemt het plan een aantal kleinere maatregelen om ruimte te maken voor meer fietsers, zoals meer ruimte op kruispunten, obstakelvrije randen van fietspaden en kortere wachttijd bij verkeerslichten. Goede voornemens, maar met dit meerjarenplan wordt dit op slechts een klein deel van het netwerk uitgevoerd. Wat ons betreft zouden dit soort "quick-win" maatregelen in de planperiode op alle drukke fietsroutes uitgevoerd moeten worden. Dat vraagt om grotere ambitie en meer budget. Om het oponthoud voor fietsers bij verkeerslichten daadwerkelijk te verminderen is bovendien mandaat nodig. Nu staat de prioriteit voor het OV en de auto dat nog vaak in de weg.

Groennet

Nieuw in dit plan is het Groennet, een netwerk bestaand uit routes met weinig autoverkeer. Dit sluit aan op ons eerdere pleidooi voor aandacht voor rustige ontvolchten fietsroutes. Die routes zijn niet alleen van belang voor "ontspannen fietsritjes", zoals in het plan staat, maar voor het hele stedelijk fietsnetwerk. Juist deze routes kunnen ruimte bieden om groei op te vangen en drukke routes met beperkte ruimte (vanwege andere belangen zoals tram, auto, winkels) te ontlasten. Een aantal doet dat ook al jaren. Daarom moeten juist ook deze autoluwe routes een goede kwaliteit hebben: met asfalt bestrating, voldoende ruimte en veilige kruisingen.

Kwaliteit

Om goede fietskwaliteit te realiseren pleiten we voor kwaliteitseisen voor het Hoofdnet, het Plusnet en het nieuwe Groennet Fiets. Zodat elke keer als een straat die onderdeel is van een van die netten heringericht wordt, er goede fietskwaliteit gemaakt wordt. Met duidelijke kwaliteitseisen zullen alle belangrijke routes in principe een asfalt wegdek krijgen. Recent moest de Fietsersbond nog lobbyen bij stadsdelen voor asfalt op fietsstraten. Uitzonderingen op asfalt op bijzondere stedenbouwkundige plekken zijn natuurlijk mogelijk.



Gemakkelijk fietsparkeren

Goed en veilig je fiets kunnen parkeren, dat willen we allemaal. Het nieuwe meerjarenplan zet daar stevig op in. Zo zijn er duizenden nieuwe fietsparkeerplekken bij de stations gepland en een aantal nieuwe stallingen in de binnenstad, waar het vaak woekeren is met de ruimte. Wij willen dat:

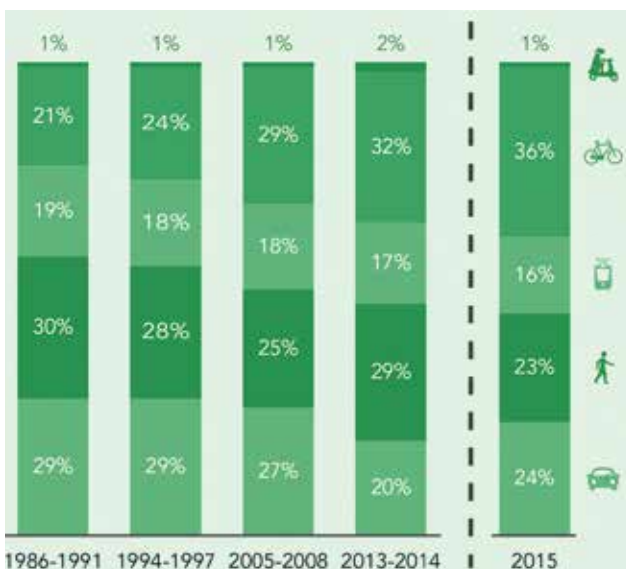
- het makkelijker wordt om fietsparkeerplekken te creëren door autoparkeerplekken om te zetten in fietsplekken
- er naast voldoende veilige plekken in goede rekken ook voldoende ruimte komt voor fietsers die kort stallen.
- fietsparkeren mogelijk wordt in bestaande auto parkeergarages
- er veel vaker (zorgvuldige) opschoonacties komen van fietsparkeervoorzieningen. Nu staan fietswrakken vaak maanden, soms zelfs jaren rekken te bezetten.
- er duidelijke informatie komt waar je wel en niet mag stallen, en wanneer er geschoond wordt.

3

Het nieuwe fietsen



Zelf krijgen wij wat jeuk van de term. Hij refereert aan het 'nieuwe rijden', een campagne om autorijders zuiniger te laten rijden. Niet om ze uit de auto te krijgen! Fietsers hoeven niet zuiniger te rijden, want dat doen ze al. Nee, het gaat hier om het (soms asociale) gedrag van de fietser te veranderen en om meer mensen op de fiets te krijgen. Dat laatste is natuurlijk prima. De Fietsersbond ondersteunt het voornemen om het fietsgebruik



FIGUUR 1 VERVOERMIDDELKEUZE VERPLAATSINGEN VAN/ NAAR/BINNEN AMSTERDAM DOOR BEWONERS PER WERKDAG

aan te moedigen in Noord, Nieuw West en Zuidoost. Daarnaast bepleiten we om jongeren uit minder draagkrachtige gezinnen korting op de aanschaf van een fiets aan te bieden als onderdeel van de scholierenregeling. En ook volwassenen die een laag inkomen hebben, zouden financiële hulp moeten kunnen krijgen bij het aanschaffen van een fiets. Daarnaast bevelen we aan om ook werknemers in gebieden als de Zuidas aan te moedigen tot meer fietsen. Zij gebruiken nu relatief veel de auto, wat bijdraagt aan serieuze mobiliteitsproblemen.

Aan het gedrag van fietsers mag ook iets worden gedaan, maar de bepalende factor voor fietsgedrag (incl. fietsparkeergedrag) is ons inziens de aanwezigheid van een begrijpelijk en snel fietsroutenetwerk, beschikbaarheid van parkeervoorzieningen en als laatste het dwangmiddel van handhaving.

GEMONETARISEERDE MAATSCHAPPELIJKE WAARDE VAN FIETSEN IN PERIODE 2010-2015 BRON: DECISIO, 2016

TOTALE MAATSCHAPPELIJKE WAARDE IN EURO'S (* MILJOEN EURO)

GEZONDHEID	21,6
LEEFBAARHEID	13,7
MOBILITEIT	87,6
TOTAAL	122,9

Wankele financiële onderbouwing

De "begroting" vermeldt nu slechts totaalbedragen voor de drie hoofdonderdelen van het plan: €24,9mln voor routes, €22,2mln voor fietsparkeren en €4,4mln voor het Nieuwe Fietsen. Daarmee is een serieuze beoordeling en afweging van de maatregelen onmogelijk. Wij vinden dat een groot tekort van dit plan. Ook de beleidsevaluatie van het vorige plan wijst op te weinig inzicht in hoe doelmatig en doeltreffend de middelen zijn ingezet.

Op weg naar een echte fietsstad?

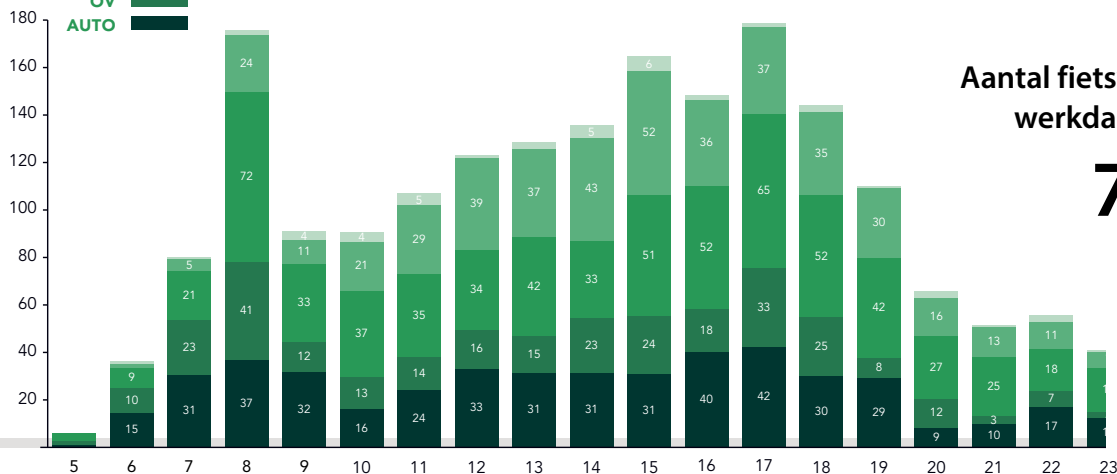
Het meerjarenplan bevat, in eigen woorden, een flinke lijst van "kleine" maatregelen om het fietsen beter en prettiger te maken. In dat opzicht beschouwt de Fietsersbond het plan als een nuttig en nodig document. Verder is de Fietsersbond tevreden dat een aantal van onze eerdere suggesties een plaats heeft gekregen, zoals aandacht voor ontvlochten routes en voor fietsbevordering.

Maar hoe gaat de gemeente de opgelopen achterstand in voorzieningen inlopen? En hoe wil de gemeente zich voorbereiden op verdere groei? Daarvoor toont het plan te weinig ambitie. De fundamentele keuze die nodig is om fietsers en voetgangers meer ruimte te geven wordt niet gemaakt. En zolang die keuze niet gemaakt wordt, zal Amsterdam achter de feiten van de groeiende, dichtslibbende stad aan blijven lopen.

De Fietsersbond pleit voor meer ambitie door echt vóór de fiets te kiezen: meer ruimte, meer geld, meer inzet en minder oponthoud en hinder. Dat komt niet alleen fietsers en voetgangers ten goede, maar draagt ook bij aan de algehele leefbaarheid, de economie, de bereikbaarheid en de aantrekkelijkheid van de stad. Daarnaast zijn de doelen te beknopt beschreven, veel van de concrete maatregelen zijn te globaal en een prioritering ontbreekt nog. Voor een goede beoordeling van de maatregelen en effectiviteit ervan is meer inzicht nodig in de kosten en de concrete uitwerking van de verschillende maatregelen. We roepen de gemeente dus op het Meerjarenplan Fiets concreter te maken en met het kiezen voor de fiets er een tand(je) bij te zetten.

Florrie de Pater en Marjolein de Lange

OVERIG AANTAL VERPLAATSINGEN (X 1.000) PER UUR
 LOPEN VAN DE DAG DOOR AMSTERDAMMERS OP EEN
 FIETS GEMIDDELDE WERKDAG, 2015
 OV
 AUTO



Aantal fietsverplaatsingen werkdag 8.00-9.00 uur

72.000



Fietsvaardigheden

Elk jaar wordt het praktisch verkeersexamen afgelegd door leerlingen van groep 7 en 8 nadat ze geslaagd zijn voor hun theoretisch examen. De leerlingen fietsen een uitgezet parcours, waarlangs beoordeling plaatsvindt.

Het is een mooie zonnige dag als de leerlingen uit Amsterdam Noord aan de beurt zijn. Op een parkeerterrein staat een grote rij huurfietsen opgesteld. De kinderen krijgen een oranje hesje aan met een nummer erop. Ze fietsen eerst langs en tussen oranje pionnen door om behendigheid te oefenen en te wennen aan hun fiets. Dan gaan ze met de fiets in de rij staan. Een medewerker van Veilig Verkeer Nederland, belast met de coördinatie, spreekt ze vriendelijk en bemoedigend toe. Om de minuut start een leerling, het examen is nu echt begonnen.

Ik besluit het parcours zelf ook te fietsen. De eerste post wordt bemand door twee begeleiders. Ze beoordelen drie vaardigheden: hand uitsteken, achterom kijken en grote bocht naar links nemen. Veel kinderen steken al ver van tevoren overtuigend hun hand uit. Ze zijn zichtbaar zenuwachtig. Een enkeling steekt per ongeluk zijn linker arm uit terwijl het rechts afslaat. Ik fiets naar de volgende post aan de Buiksloterdijk en ook hier staan twee begeleiders. Sommige kinderen zien het bordje met pijl naar rechts over het hoofd en fietsen rechtdoor. Maar

goed dat er twee mensen op die post staan.

Het is leuk om de leerlingen langs te zien komen. Sommigen zijn erg geconcentreerd, kijken strak voor zich uit. Anderen maken oogcontact, zeggen zelfs gedag. Ik groet terug maar zie tegelijkertijd dat dit afleidt. Er staan hier rood met witte paaltjes en ik wil natuurlijk niet dat er iemand tegenaan knalt. Ik zie kinderen die zich alleen al op het fietsen zelf moeten concentreren, maar ook kinderen die overmoedig raken. Het is zo rustig op dit punt, dat menig kind vergeet om naar links en naar rechts te kijken voordat het oversteekt. Of anders draaien ze wel tijdens het oversteken snel hun hoofd naar links en rechts. Als formaliteit. Het ziet er grappig uit.

Tijdens het examen rijdt een jongen van de organisatie met een bakfiets rond om koffie en thee uit te delen. Ik fiets door naar de volgende post, een ingewikkeld kruispunt. Deze wordt bemand door twee moeders. De kinderen moeten voorrang verlenen aan overstekende mensen op een zebrapad, aan verkeer van rechts en daarna zelf linksaf slaan. Het gaat niet

bepaald vlekkeloos, maar de moeders pakken het goed op. Ze spreken de kinderen aan en laten verrichtingen zo nodig opnieuw doen.

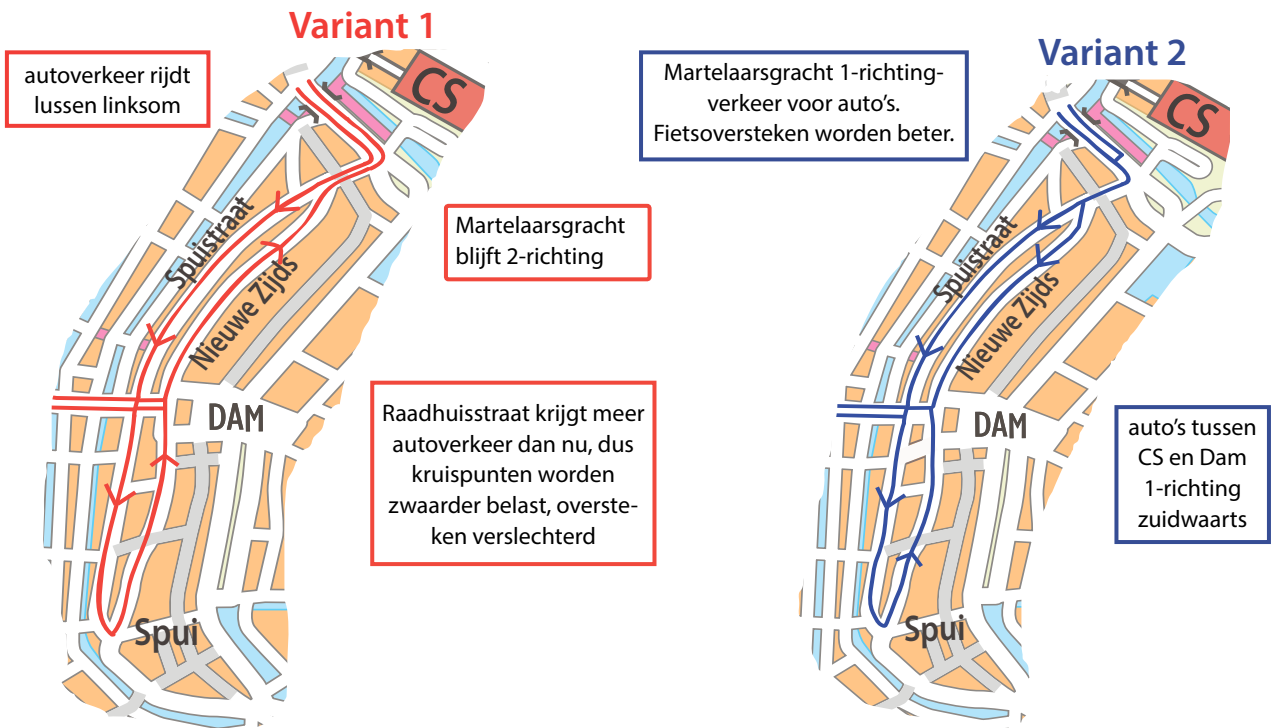
Op de laatste post moeten de kinderen wachten voor het rode licht. Het is een serieuze proef op de som. Het staat slechts drie seconden op groen. Voordat ze zijn opgetrokken is het licht alweer oranje en moeten ze weer wachten. Een héle minuut lang. Het verkeerslicht is een verzamelplaats van leerlingen geworden. Na afloop vraag ik aan een meisje hoe het ging. "Goed, ik vergat alleen een keer mijn hand uit te steken en bij het stoplicht moest ik twee keer voor rood wachten omdat we niet bij elkaar mochten fietsen, en ja, wat ik vooral erg vond was dat oranje hesje." Het is ook het eerste wat de leerlingen bij aankomst doen: het hesje uittrekken want dat is natuurlijk géén gezicht.

Floor Fagel

Verkeersplein Amsterdam is hét loket voor alle verkeerseducatie op scholen. Begeleiders zijn altijd welkom: verkeerspleinamsterdam.nl

Tussen CS en Spui

De gemeente heeft begin 2017 de gebiedsvisie Nieuwe Zijde vastgesteld. Uitgangspunt van deze visie is dat er in de binnenstad meer ruimte op straat nodig is voor fietsers en voetgangers. Voor Spuistraat en Nieuwezijds Voorburgwal worden 2 varianten voor de autoverkeerscirculatie voorgesteld:

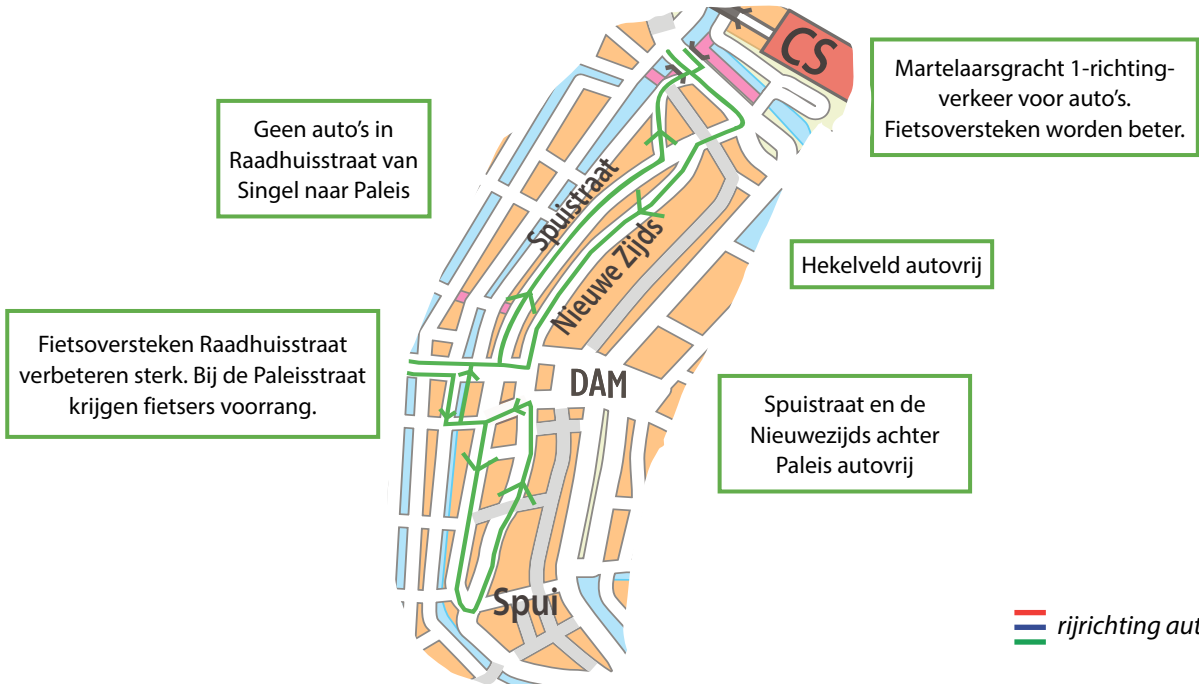



Voorstel Fietsersbond

De Fietsersbond vindt dat de fietsroutes tussen CS en Spui onvoldoende verbeteren in deze varianten en we roepen op écht te kiezen voor meer ruimte voor fiets en voetganger. Zie onze voorstellen hiernaast. Zo zijn aantrekkelijke fietsroutes tussen Spui en CS mogelijk, in navolging van die langs de Singel. Al eerder is besloten dat het autoverkeer en de tram tussen Dam en Nieuwezijds Voorburgwal verdwijnt. Dan kruist de fietsroute over de Nieuwezijds alleen nog voetgangers en fietsers zoals nu op de Munt.

Roland Haffmans

Voorstel Fietsersbond



 rijrichting autoverkeer

Kort

Kom naar de ledenvergadering!

De Amsterdamse Algemene Leden vergadering (AALV) vindt plaats op woensdag 28 juni aanvang 20:00 uur. Op het programma staan onder andere de het reilen en zeilen van de afdeling, de jaarrekening en actuele aandachtspunten. Hoe meer leden meedenken en meepraten de beter! U bent dus van harte welkom op ons kantoor aan het WG Plein 84.

Snorfiets naar de rijbaan

Het is onduidelijk wanneer politiek Den Haag besluit over de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB). Dit is de aanpassing van de wet waardoor de snorfiets naar de rijbaan kan. De gemeente lijkt optimistisch; er wordt zelfs al gewerkt aan de voorbereidingen ervan. Op z'n vroegst verwachten we een besluit in juli. Ondertussen verzamelt de Fietspad Terug!-actiegroep filmpjes van vervelende situaties met snorfietsen op het fietspad. Heeft u ooit zoiets gefilmd? Stuur een mailtje aan amsterdam@fietsersbond.nl



Bezit snorfietsen,
2015-2016

+10%

Verkiezingen 2018

De fiets verdient een prominente plaats in de partijpolitieke programma's. Om de politieke partijen een duwtje in de goede richting te geven, stelt onze afdeling momenteel een fietsvriendelijk advies op. Voor een stad waarin het prettig verblijven en veilig bewegen is. Om dit te bereiken zijn in de Raadsperiode 2018- 2022 fundamentele wijzigingen in het ruimtelijk en verkeersbeleid nodig. Een uitgebreidere versie van het advies publiceren wij in de volgende OEK.

De Laïressestraat

De nieuwe inrichting van de De Laïressestraat is toch weer wat gewijzigd. Er komen meer parkeervakken en plekken voor laden- en lossen. Dit kan door een buslijn op te heffen en tram 16 niet langer door de straat te laten rijden. De fietspaden blijven gelukkig wel, zoals gepleit door de Fietsersbond, vrijliggend. De herinrichting moet in 2018 klaar zijn.

West maakt ruimte voor fietsparkeren....

Stadsdeel West presenteerde haar Actieplan Fietsparkeren, waarin opgenomen een pilot waarbij voor een periode van twee jaar 18 autoparkeerplaatsen worden omgezet in fietsparkeervakken. Portefeuillehouder Fenna Ulichki: 'Er is onvoldoende ruimte in West voor fietsparkeren en tegelijkertijd zien wij in West wel ruimte die niet benut wordt. Als je kijkt naar bijvoorbeeld de leegte in de bezoekersparkeergarage van De Hallen, dan is er kans om dat beter te gebruiken.'



De Hallen

...en verwijdert 'illegale' deelfietsen.

Het Deense fietsverhuurbedrijf Donkey Republic moet zijn deelfietsen uit de openbare ruimte verwijderen, anders knipt stadsdeel West ze weg. In Parool lichtte Ulichki dit voornemen toe: "Zonder dat er contact over is geweest, staan de fietsen in openbare fietsenrekken. De openbare ruimte kunnen we niet zo vercommercialiseren."

Minister tegen IJ-brug

Minister Schultz (VVD) van Infrastructuur en Milieu heeft zich gemengd in de discussie over een (fiets)brug over het IJ en is geen voorstander. Ze dreigt Amsterdam zelfs met maatregelen. Andere opties om het IJ te overbruggen, bijvoorbeeld de tunnelvariant, zijn volgens haar onvoldoende onderzocht en dus niet meegenomen in de afweging die het college heeft gemaakt.

Samen langs het water

Het Algemeen Bestuur van stadsdeel Centrum heeft vastgesteld dat na de herprofilering van de Eilandenboulevard (Kattenburger-, Wittenburger- en Oostenburgergracht) fietsers langs het water aangewezen zijn op shared space, dus de ruimte delen met onder andere voetgangers. Na een paar jaar volgt dan een evaluatie. Dagelijks bestuurder Jeanine van Pinxteren verwacht

geen problemen. Bestuurscommissielid Monique Ruimschotel lijkt daar anders over te denken: als fietsers een probleem worden, moeten ze allemaal naar het tweerichtingenfietspad aan de gevelkant.

Schonere, grotere ponten

Voor de verbinding CS – Buiksloterweg heeft het GVB twee oude autoponten uit de vaart gehaald. Deze zijn vervangen door grotere veren die 'worden voortgestuwd door elektrisch aangedreven roerproppellers en aangedreven door dieselgeneratoren en accu's. De uitstoot wordt gefilterd door een uitlaatgassen-nabehandelingssysteem, waarmee de uitlatemissie sterk wordt gereduceerd.' De oude ponten worden helaas niet ingezet om de huidige dienstregeling te intensiveren: dit laat volgens het GVB het huidige personeelsbestand niet toe.

Koning opent Velo-city

Van 13 t/m 16 juni vindt dit internationale fietscongres editie 2017 plaats in Arnhem en Nijmegen.

Fietsprofessionals vanuit de hele wereld ontmoeten elkaar om de laatste innovaties te bespreken en deel te nemen aan allerhande masterclasses en excursies. Het thema is dit jaar 'the freedom of cycling'. De opening wordt verricht door Zijne Majesteit Koning Willem-Alexander. Op 14 juni komen de deelnemers het fietsklimaat in Amsterdam ervaren.

Nieuwe Fietsbrug

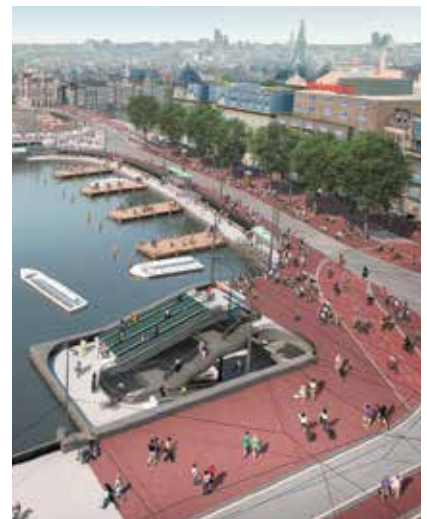
In juli wordt in het Noorderpark de fiets- en voetgangersbrug over het Noordhollandsch Kanaal gelegd. De aannemer is aan beide kanten van het kanaal hard aan het werk om de aanlandingen van de brug klaar te maken voor de plaatsing van het brugdek, op donderdag 13 juli. Iedereen is dan welkom te komen kijken. Vanaf eind juli is de brug te gebruiken en de feestelijke opening is tijdens het Noorderparkfestival op zondag 3 september.

Megafietsenstallingen

Er komt een ondergrondse - lees onder water - fietsenstalling voor minimaal 4.000 fietsen aan de IJ-zijde van het Centraal Station.

Volgend jaar start de bouw. Na oplevering zullen de Fietspont achter en de Fietsflat voor het station als stallingsplaatsen verdwijnen. Aan de voorzijde komt dan op termijn een nóg grotere stalling, met plaats voor minimaal 7.000 fietsen. Deze eveneens ondergrondse stalling maakt deel uit van project De Entree, waarin de gehele centrumzijde van Amsterdam Centraal wordt vernieuwd.

Fred Redemeijer



Entree stalling centrumzijde CS

Nieuws uit Amstelveen

Fietsersbond helpt bij aanpak fietswrakken en weesfietsen

Zijn er wel fietswrakken of weesfietsen in Amstelveen? Dat was onze eerste gedachte toen Jim van der Vlugt, generalist gebiedsgebonden Politiewerk in Amstelveen, ons benaderde met de vraag of we wilden meehelpen met zijn project. In het kader van een opleiding was hij bezig een plan van aanpak rond deze problematiek te maken. Het moest een integrale aanpak worden, en dat betekende dat hij het 'probleem' samen met stakeholders als de gemeente, verenigingen van eigenaren en een belangenvereniging als de Fietsersbond zou oppakken. Wij waren bereid de uitdaging aan te gaan en brainstormden op het politiebureau over wat, waar en wie. Vervolgens hebben we op een ochtend de fietsenrekken in de wijk Bankras bekeken. Bij veel flats in die wijk staan rekken overvol, deels met verroeste barrels die niet meer worden gebruikt of kinderfietsen die niet

in de berging staan maar maandenlang ongebruikt buiten staan. Jim liet ons foto's zien die hij enige tijd geleden had gemaakt en kon precies aantonen welke fietsen nooit worden gebruikt. Jammer, want op die manier staan de rekken te vol en is er voor andere, dagelijkse fietsers geen plek. Jim is na onze inspectie met de buitengewone opsporingsambtenaren van de afdeling Handhaving doorgegaan. Samen hebben ze bijna honderd fietsen voorzien van een waarschuwingssticker. Na drie weken zijn de fietsen verwijderd en is er meer ruimte gekomen in de rekken. Ook heeft hij gesproken met verenigingen van eigenaren over de kwaliteit van bergingen in een aantal flats. Het project wordt nu verder opgepakt door de wijkagent en de gemeente.

Willeke Koops



Fietsnelweg

Een snelle fietsverbinding tussen Zaanstad en Amsterdam moet autoforensen verleiden voortaan de fiets te pakken. Met als doel het ontlasten van de dagelijkse autofiles tussen beide steden.

Op vrijdag 24 maart vond de feestelijke inwijding plaats van de nieuwe snelfietsroute, die de afgelopen tien jaar heel wat voeten in aarde heeft gehad, zodat het een klein wonder is dat hij toch nog is afgekomen. Om 3 uur vertrokken drie flinke groepen fietsers bij de pont op het NDSM-terrein in Noord in de richting van Zaandam, en onderweg werd er af en toe stilgehouden voor een toelichting door de projectleider. Zo werd het een nuttig en gezellig uitje voor de tientallen ambtenaren en bestuurders die uit de regio naar Noord waren gekomen en die tijdens de afsluitende borrel de ene anekdote na de andere wisten op te halen.

Trots liet de 'maker' van de route ons de prachtige brede fietsbrug zien waarover tientallen fietsers elkaar voortaan tegemoet zouden kunnen rijden. Hij memoreerde ook aan het moeizame overleg met het gasbedrijf en andere publieke diensten over de oneffen tegelbedekking van het pad, dat bij gaslekkages snel opengelegd moet kunnen worden. En op ons verzoek noemde hij onder een viaduct de prijs van de vele lantaarns die de eenzame fietser in het donker een veilig gevoel moet geven: 1500 euro per stuk, nog afgezien van de daaraan gekoppelde 'radar' die er voor moet zorgen dat de lantaarns naar een kwart van hun vermogen teruggaan zodra er geen fietser meer in de buurt is. Een van de vele toonbeelden van modern, duurzaam verkeersbeleid, waarmee de hele vervoersregio zijn voordeel kan doen.

Door de aanleg van een nieuw stuk fietspad is de route tussen beide steden een kilometer korter geworden. En over dit comfortabele asphalt is het goed doorfietsen, als je het wat deprimerende uitzicht zoals de geluidsschermen langs de autoweg voor lief neemt. Wel zijn er nog een aantal kinderziektes, zoals de bewegwijzering in Amsterdam Noord. Ook is er halverwege de route een gevaarlijk punt, waar de fietsroute de snelbus kruist. Er zijn daar stoplichten aangebracht en er staan waarschuwingstekens, maar iedereen is het er tijdens de proefrit over eens dat dit vraagt om ongelukken. De snelbus komt hier op hoge snelheid van de snelweg rijden, eerst nog achter geluidsschermen, en pas op het laatste moment ziet de chauffeur of er onvoorzichtige fietsers op de kruising zijn.

Omtrent de voorgeschiedenis van de route spreek ik met Marjolein de Lange, voormalig beleidsmedewerker van onze afdeling. Zij vertelt wat een 'lijdensweg' de ontwikkeling van de door de Fietsersbond geïnitieerde route is geweest. Jarenlang zat de aanleg van de Tweede Coentunnel de plannen in de weg. Hoewel er al in 2007 over gesproken werd, kon er pas in 2014 met de uitwerking worden begonnen. Aanzet was het (rijks)programma 'Van A naar Beter', bedoeld om de ernstige fileproblematiek aan te pakken. De Lange: 'De neiging was nog om files te bestrijden door wegen te verbreden. De Fietsersbond is toen met plannen gekomen voor snel-

fietsroutes op de drukste fileknelpunten van Nederland, onder het motto: Fiets Filevrij.'

Een van die plannen was de route Amsterdam-Zaandam, omdat de Coentunnel in die dagen in de top tien van fileknelpunten stond. Het plan werd overgenomen door het rijk en daarna verder ontwikkeld in een samenwerkingsverband van de gemeenten Amsterdam en Zaanstad, Stadsdeel Noord plus de Vervoersregio Amsterdam. De Lange: 'Daarna heeft de Fietsersbond alleen nog maar van een afstand meegekeken, en gelobbied voor een goed ontwerp en een goede route.' Al snel werd toen duidelijk dat het traject nooit een erg levendige route zou kunnen worden, maar wel een grote verbetering van de oorspronkelijke route vol verkeerslichten, kniks, en omwegen.'

Mooier zou het zijn geweest als de route meteen langs de westoever van de NoorderIJplas zou zijn gaan lopen, wat verder van de snelweg af en over een al bestaande dam. Maar voorlopig is dat nog wensdenken. Een van de problemen voor het succes van de nieuwe route is dat zowel Amsterdam als Zaandam erg uitgestrekt zijn, fietsers komen uit alle hoeken van het gebied en ze waaieren al gauw weer naar alle hoeken uit. Daardoor heeft de route al meteen 'concurrentie' van alternatieve routes, zoals via de Hempont voor mensen die in het westelijk havengebied moeten zijn. Maar voor forensen die in Zaandam Oost wonen en in het centrum van

Amsterdam werken, is deze nieuwe route wel een uitkomst. Fietsers rijden in tegenstelling tot automobilisten liever niet een paar kilometer om.

Om te vernemen hoe de route in de praktijk bevalt heb ik drie weken na de feestelijke inwijding afgesproken met twee actieve leden van de Fietsersbond afdeling Zaanstad. Via een stukje van de oude route rijden we helemaal naar het einde van de snelfietsroute, waar we er getuige van zijn hoe het autoverkeer voor de Coentunnel langdurig stil staat. Geen van de automobilisten is al op het idee gekomen de fiets te nemen. Op de hele route naar de pont komen we tot aan het industrieterrein geen fietser tegen. De FB'ers uit Zaanstad vinden het een hele vooruitgang dat ze voortaan niet meer 'kruip door sluip door' via Tuindorp Oostzaan naar Amsterdam hoeven, en denken dat de snelfietsroute zeker de spits zal gaan ontlasten. Marjolein de Lange vindt de nieuwe route een grote verbetering en denkt dat er nog meer verbeterd kan worden als er langs de westoever van het NoorderIJplas ook een route komt. Dan kun je, weliswaar iets langer, mooi door het groen en langs het water fietsen. En als er langs de rest van de route 'verdicht' wordt, met woningbouw kan er veel meer levendigheid in de snelfietsroute gebracht worden. 'Dan wordt meteen het fietsen weer leuker.' Laten we hopen dat dit allemaal lukt.

Reinjan Mulder



'Mooier zou het zijn geweest als de route meteen langs de westoever van de NoorderIJplas zou zijn gaan lopen, wat verder van de snelweg af, over een al bestaande dam.'

Wij Amsterdamse fietsers



Wij Amsterdamse fietsers rijden graag rond met een krat voorop de fiets. Voor de meesten volstaat een houten krat of een mandje van gevlochten riet of metaal. Wie graag stoer overkwam, koos voor een bierkrat van Heineken. Totdat de marketeers van Heineken een groenige fiets op de markt brachten met voorop hun eigen 'bierkrat'.



Voor veel Amsterdamse fietsers was daarmee de lol eraf. Die willen nu nog niet dood gevonden worden met zo'n Heineken krat op hun fiets. Om stoer, uniek of hip te zijn moet je nu een buitenlandse bierkrat hebben. Het is slechts een kwestie van tijd voordat ook die passé zijn, en plaats maken voor weer een andere soort.

Tekst en foto's Pete Jordan

Postvak in

Plusnet fiets

Zelden ben ik het met opmerkingen in OEK zo oneens geweest dan met die van Eric Plankeel in nr. 101 blz 5 'Plusnet Fiets: fietsen toegestaan'. Ik ben een van de voetgangers c.q. wandelaars in het Westerpark. En ik mag wel zeggen een voetganger die zich ervan bewust is dat het Westerpark een voetgangerszone is en dat de Brettenroute door het park een voetpad is. Dat de Brettenroute geasfalteerd is, betekent nog niet dat fietsers in het Westerpark voorrang hebben, al doet het aanzien van de (overigens zwart gekleurde) brede route anders vermoeden.

Over het algemeen gaat het goed en houden parkbezoekers rekening met elkaar. Als wij voetgangers naast elkaar lopen, gaan we even opzij om anderen langs te laten fietsen. En fietsers rijden even met een klein bochtje om ons heen. Maar er zijn fietsers - ook zogeheten snorfietzers - die menen dat zij niet te gast zijn, maar voorrang hebben en dat de borden niet voor hen gelden. En zich ook overeenkomstig gedragen. Hoe anders kun je als opzijgedrukte voetganger reageren richting wegrijdende fietser dan door kortaf iets te roepen over het voetpad?

Ik ben het dan ook volledig eens met Margreet Hoedjes. Er is geen sprake van een "afwaardering tot voetgangerszone". Afwaardering! Hoe verzin je het. Alsof een voetpad minder waard zou zijn dan een fietspad en een voeganger minder dan een fietser. Wat Eric Plankeel roept is de wereld op zijn kop, niet andersom. Een park is er om te recreëren, niet om er doorheen te racen op weg van A naar B, Plusnet of niet.

MYRIAM DARU

al zo'n 40 jaar lid van de ENFB / Fietsersbond

Reactie afdeling:

In hun afkeer van lawaai en uitlaatgassen zijn fietsers en voetgangers elkaars bondgenoten. Ze moeten elkaar de ruimte in groengebieden niet misgunnen. Myriam Daru stelt terecht dat voetpaden niet minder waard zijn dan fietspaden. Maar ze hebben wel verschillende functies: voetpaden zijn voor voetgangers, fietspaden - zeker als ze behoren tot het hoofd- en plusnet fiets - voor fietsers. Gemeentebeleid dat drukke voetpaden mengt met drukke fietspaden, werkt helaas confrontaties in de hand.

Wij Amsterdamse Fietsers

Ik ben al jaren lid van de Fietsersbond. Van de laatste Oek ben ik erg geschrokken. Wat onverantwoord om foto's te plaatsen van volwassen fietsers met een kind staand op de bagagedrager! Die kinderen mogen eigenwijs zijn, zij kunnen de gevaren (nog) niet goed inschatten. Van de fietsende ouder mag dat wel verwacht worden. Er hoeft maar een kleinigheid te gebeu-

ren en wanneer de fietser valt heeft het staande kind een groot risico op hoofd- of erger nog hersenletsel. Dergelijke foto's met de erbij vermeldde (semi-grappige?) tekst vind ik gevaarlijk en het tegendeel van wat de Fietsersbond zou moeten uitdragen. Ik hoop dergelijke foute voorbeelden niet vaker aan te treffen in uw publicaties.

ERNA VAN BOVEN

De normvervaging heeft weer eens toegeslagen. Vroeger gold dat je het verkeer niet in gevaar moest brengen, en dat je jengelende kinderen die dat wel leuk lijkt (vooral om niet achter te blijven bij vriendjes) niet hun zin moet geven. Het kan voorkomen dat je plotse-ling moet stoppen, bv. voor een fietser van rechts met een mobieltje, het kind staand op de bagagedrager valt, auto er over heen, of wijkt uit. Het is levensgevaarlijk. Zulke ouders mogen ze wat mij betreft wel eens een weekje in hechtenis nemen. Ook het beboeten van het al fietsend meenemen van een tweede fiets was vroeger een goed gebruik van de politie.

D. J. MULDER

Reactie redactie:

Wij registreren en signaleren. De beeldenserie was geenszins bedoeld als een oproep tot of verheerlijking van gevaarlijk gedrag. De foto hiernaast ontvingen wij van onze correspondent in Nicaragua. Voor de duidelijkheid: 'Don't try this at home!'

Paarden

Tussen 13.50-13.55 op 19.04.17 meenden twee agenten te paard er goed aan te doen in de gebruikelijke drukte toch op het fietspad te moeten paraderen op de Prins Hendrikkade tussen het Victoria hotel en de NZ Voorburgwal. Ik heb ze toegeroepen dat ze m.i. van lotje getikt zijn.

Overigens stoort al die dagelijkse paardenpoep me ook buitengewoon op de Oudeschans bij voorbeeld. Deze klacht diende ik in op de website van de politie. Wat vindt de Fietsersbond hier nu van? Ze menen ook al niet opzij te hoeven gaan als ik bel omdat ik wil passeren. Dan krijg ik te horen dat daar voldoende ruimte voor is. Maar dan moet ik wel erg dicht langs die grote paardenbenen fietsen - niet plezierig.

ML VAN ASPEREN DE BOER-EICHHOLTZ

Reactie afdeling:

Wij kunnen ons uw ergernis voorstellen. Het is de eerste keer dat wij een dergelijke klacht ontvangen. Wij zijn daarom benieuwd naar de officiële reactie hierop.

Fiets gevonden, wat nu?

Een tijdje geleden stond er zomaar een fiets voor mijn huis. Zonder slot. Waarschijnlijk gestolen. Hij was oud, maar in prima staat en zeer goed onderhouden. Dat laatste sprak me aan, ik onderhoud namelijk zelf mijn fietsen en die van de familie. Na een paar dagen stond de fiets er nog. Ik besloot me tot doel te stellen de eigenaar te vinden. Ik deed navraag bij de buren, maar dat leverde niets op. Daarop zette ik de fiets binnen om te voorkomen dat een dief hem voor de tweede keer kon stelen. Met een foto van de fiets, een framenummer had hij niet, ging ik naar Bureau Gevonden Voorwerpen. Daar vertelden ze me dat ik voor fietsen moest zijn bij het Fietsdepot. Het was mooi weer en ik heb altijd wel zin in een fietstochtje. Bij het Fietsdepot vertelden ze me dat ze alleen fietsen aannemen die door de Politie zijn opgebracht. Ik was verbaasd, ik zei dat Bureau Gevonden Voorwerpen me hierheen had gestuurd, en konden ze dan niet even in hun register kijken van vermiste fietsen? Mijn gevonden fiets was een lichtbruine Batavus, damesfiets, mandje voorop met kabelslot erin, drierversnellingsnaaf, opvallend grote gele bel, firmasticker van een niet meer bestaande rijwielzaak in Volendam op het spatbord. Ik liet ze de foto zien. Maar ze

zeiden dat ze geen register hadden, in ieder geval wilden ze niet hierin kijken. Ze verwezen me door naar de Politie. De volgende dag stond ik op het Bureau op de Lijnbaansgracht. Ik legde de foto op de balie. Twee dienstdoende agenten keken vreemd op. Misschien twijfelden ze aan mijn goede bedoelingen. Ze zeiden dat ze zonder framenummer niets konden doen en verwezen me door naar de website Verloren of Gevonden. Thuisgekomen zette ik de computer aan en ging naar die website, maar de link waar je op moest klikken was onjuist, ik kwam terecht op de site van de Stadsbank van Lening. Toen gaf ik het op. Mijn zoektocht naar de eigenaar van de fiets was tevergeefs geweest. Maar ik wilde de fiets niet zelf houden, dat zou diefstal zijn. Wat te doen? Ik zette hem terug op straat met de ijdele hoop dat de rechtmatige eigenaar hem zou zien staan. Twee dagen later was de fiets verdwenen. Nadien ging ik trouwens nog twee keer naar Bureau Gevonden Voorwerpen. Eén keer met gevonden fiets sleutels en één keer met gevonden scootersleutels. Je zult ze maar kwijt zijn.

ANONIEM

naam bij de redactie bekend



De Kwestie

Ik woon in de Staatsliedenbuurt en heb vier fietsen voor de deur aan een nietje staan, drie van mijn kleindochters en één van mij. Op 16-11-2016 werden twee van de drie kinderfietsen gestickerd. Omdat ik niet begreep wat hiervoor de reden was, heb ik de gemeente gebeld.

De mogelijkheden die ze hiervoor gaven - wrak, hinderlijk geparkeerd, verkeerd geparkeerd, geparkeerd in een drukke winkelstraat, verwaarloosde fiets - waren allemaal niet van toepassing. Toen ze vroegen naar het adres, hoorde ik dat je in mijn buurt maar 6 weken achter elkaar op dezelfde plek mocht staan. Hoe had ik dat kunnen weten?

De fietsen zouden minimaal zes weken daarvoor gemarkeerd zijn. Daaruit konden ze afleiden dat de fietsen minimaal zes weken niet meer gebruikt zijn. Nou, dat klopt niet, één van de gestickerde kinderfietsen hadden we pas vier weken en op 30 oktober zijn we nog met z'n vieren gaan fietsen. Ondanks dat ze onterecht gestickerd waren, heb ik de 2 kinderfietsen verplaatst om verwijdering te voorkomen. Twee weken nadat de stickers waren geplakt, werden in de buurt fietsen verwijderd; de twee kinderfietsen bleven staan.

Tot mijn stomme verbazing zag ik dat ze een week later, op 7 december, wéér fietsen aan het verwijderen waren; terwijl er in de week daarvoor geen enkele gestickerde fiets in de buurt was. Vreemd, maar ik maakte me niet ongerust, mijn fietsen had ik verplaatst. Toen ik een half uur later weer thuis kwam zag ik dat het andere, nooit gestickerde kinderfietsje verwijderd was. Ik was des duivels! De gemeente gebeld, die me verwees naar mijn stadsdeel, die me weer verwees naar het fietsdepot, waar ze me doodleuk vertelden dat het fietsje gestic-

kerd was. Nou, toen ik om 8.15 uur de deur uitging zat er geen sticker op en de dagen daarvoor ook niet. Omdat ik geen auto heb, is het fietsje bij me thuisbezorgd voor het bedrag van 35 euro.

Het is niet alleen mij overkomen. Mijn buurman zijn nieuwe fiets, waarop hij de avond ervoor nog had gereden, was ook verwijderd! Toen hij naar het fietsdepot ging, was zijn fiets daar niet! En hij was niet de enige die dat is overkomen. De verwijderingen van 7 december waren onrechtmatig! Diefstal heet dat, in dit geval door een gemeentedienst.

Was dit alles nog niet genoeg om je te verbazen, ontvingen we op 13 december een brief van het stadsdeel gedateerd op 6(!) december, waarin ze het nieuwe fietsbeleid aankondigden. Dat is vier weken nadat ze gestickerd hadden en 2 weken na de eerste verwijdering! Hierin schrijven ze: in uw buurt gaan we vanaf 12 december 2016 ongebruikte fietsen verwijderen. Omdat dit een nieuwe (stedelijke) aanpak is, informeren wij u nu per brief vóódat we starten. Als het fietsbeleid zó wordt uitgevoerd, moet het meteen van de baan. Zolang niet alles goed geregeld is, mag het niet gehanteerd worden. Bovendien moeten de termen 'verwaarloosde fietsen' en 'fietswrakken' duidelijk gedefinieerd worden en tijdig naar de bewoners gecommuniceerd. Anders is het, net als de verwijderingen van de fietsen, willekeurig.

Joke Kat

Reactie gemeente Amsterdam

Wij ontvingen onderstaande reactie van de gemeente:

Allereerst willen we natuurlijk aangeven dat deze zeswekenregel er echt is voor fietsen die niet gebruikt worden. De regeling is juist bedoeld om meer parkeerplek te realiseren voor mensen die regelmatig hun fiets gebruiken.

Het is zeker niet de bedoeling dat fietsen die gewoon gebruikt worden, worden weggehaald. Bij navraag bij het stadsdeel moeten we helaas constateren dat er in de straat van mevrouw Kat inderdaad te laat is gecommuniceerd over de regel. En dat in dit geval de fiets te snel is weggehaald. We willen daarom onze excuses aanbieden en vergoeden uiteraard de gemaakte kosten van €35,-. Verder kunnen bewoners altijd bezwaar maken als zij vinden dat hun fiets onterecht is meegenomen. Zie voor meer informatie www.amsterdam.nl/fiets



Wilt u reageren op deze kwestie of een onderwerp ter discussie aandragen?
Mail naar oekredactie@fietsersbondamsterdam.nl onder vermelding van 'De Kwestie'.

NIEUWE

AMSTERDAMMERS OP DE FIETS

Via zijn webshop armadillomerino.com verkoopt Hamish Morrin uit Nieuw Zeeland onderkleding van merinowol voor sporters en mensen met gevaarlijke beroepen. Hij woont sinds 4 jaar in Amsterdam.

Wat waren je eerste indrukken van fietsstad Amsterdam?

Iedereen weet natuurlijk dat Amsterdam een van de beste fietssteden ter wereld is. Maar in het begin moest ik juist even slikken bij de gedachte dat ik daartussen zou moeten gaan fietsen. Toen ik dat deed en merkte hoe goed het allemaal doorstroomt... Wow, geweldig! Ik heb in Boulder Colorado gewoond, een stad die in de VS bekend staat als een van de beste fietssteden. Maar fietsers moeten daar overal tussen de auto's rijden. In Londen wordt steeds meer gefietst, maar elke fietser heeft een helm op met een camera erin, zodat de politie achter de auto's kan aangaan door wie ze worden aangereden. Mij niet gezien. Buitenlandse vrienden vragen me vaak hoe het is om hier te wonen. Ik zeg dan altijd: stel je het centrum van Londen voor zonder auto's en zonder verkeerslawaaai. Toen mijn ouders hier logeerden (we woonden toen op de gracht) waren ze stomverbaasd dat ze geen auto's hoorden toen ze wakker werden, maar zingende vogels.

Rijd je wel eens met de auto door Amsterdam?

Alleen om eruit te komen, nooit om het centrum in te gaan. Ik ben supervoorzichtig want ik weet hoe fietsers zich gedragen. Je moet er altijd rekening mee houden dat er eentje opduikt uit een onverwachte hoek of een illegale manoeuvre uithaalt. Maar het went.

Wat valt er nog te verbeteren?

Wat ze in de Sarphatistraat gedaan hebben, ruim baan voor fietsers met de auto te gast, vind ik een briljant idee. Maar de grootste verbetering zou natuurlijk zijn de scooters van het fietspad te verbannen. In dat verband wil ik graag wijzen op een idee uit mijn vaderland Nieuw Zeeland. Een jaar of tien geleden vielen daar behoorlijk wat verkeersdoden, doordat jongeren de auto van hun vader opvoerden en ermee gingen scheuren. Minister Judith Collins regelde dat bij 3 overtredingen de auto in beslag werd genomen en publiekelijk geplet, voor een draaiende camera. Pak ze waar het pijn doet, was de gedachte, crush their dad's car. De beelden gingen het hele land over en Judith Collins gaat sindsdien door het leven als Crusher Collins. Al met al hebben ze maar een paar auto's hoeven crushen en het probleem was opgelost. Ik kan het aanbevelen.



'Toen mijn ouders hier logeerden waren ze stomverbaasd dat ze geen auto's hoorden toen ze wakker werden, maar zingende vogels.'

Joanna Kroon

Van rappe trapper tot knikkende knietjes

'Kansrijk Mobiliteitsbeleid' heet het vorig jaar verschenen rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving. De aanleg van nieuwe snelwegen en spoorverbredingen worden steeds duurder door hogere milieu eisen en moeilijker inpassing in de omgeving, betoogt het rapport. Tegenover de oplopende kosten staan dalende opbrengsten door deze nieuwe infra. Met het huidige uitgebreide vervoersnet baat nieuwe toevoeging steeds minder. Goedkope, gemakkelijk uitvoerbare oplossingen zijn voorbij. Slechts dure en ingrijpende aanpak blijft over. Wat te doen?

Bezie het openbaar vervoer als een van deur tot deur keten, stelt het rapport en benadrukt minder inspanning en kosten voor meer resultaat. Dan kom je uit bij voor- en natransport, waar lopen en fietsen belangrijk is. Besteed minder rijks gelden aan snellere treinen, spoorverdubbelingen, ongelijkvloerse spoor kruisingen en dergelijke, en meer aan betere fietsroutes naar het station en andere OV haltes. Met meer gestrekte buslijnen en minder stops wordt de fiets belangrijker in de hele reisketen. Fietsroutes, die niet alleen, zoals nu betaald worden door de gemeenten, maar ook met rijks gelden, betoogt het PBL rapport.

Je zou verwachten dat de Fietsersbond dit betoog aangrijpt als kans voor rijkssteun bij stedelijke snelfietsroutes voor de alledaagse fietser, die ook baat heeft bij deze stations-fietsroutes. Maar de bond kiest anders: aansluiting bij de Mobiliteitsalliantie, een brede lobbygroep voor nog meer miljarden voor mega infraprojecten als snelwegen, spoorverdubbeling en ongelijkvloerse spoor kruisingen. Hun pamflet stelt: "Er is simpelweg meer geld nodig voor de versnelde aanpak

van weginfrastructuur, betere bediening van sluizen en bruggen, kwalitatief hoogwaardiger spoorvervoer en fietsvoorzieningen. Alleen dan houden we Nederland mobiel en wordt verdere groei duurzaam geaccommodeerd. Een stevige financiële injectie is onontkoombaar"

Enkele fietskrumels als stationsstallingen en fietssnelwegen als beloning van de lobbygroep, die ook de A27 door Amelisseweerd versneld wil verbreden. Voorheen deelde de Fietsersbond het verzet tegen deze wegverbreding! In die bonte verzameling van groeperingen valt de bond op door hun keuzewijziging. Zo'n verrassing duurt kort en slijt snel, om dan onder te gaan in één van de vele kleurloze clubs.

Vanaf de oprichting heeft de Fietsersbond steeds geroepen om meer aandacht voor de fiets en minder voor de auto, meer aandacht voor kleinschalige voorzieningen, minder voor grootschalige megaplannen. Die grootschalige plannen geven veel nadelen voor de fiets, zowel met verbroken verbindingen als met drukke, moeilijker oversteekbare wegen.

In plaats van de conclusie: extra investeringen op spoor, weg en water noodzakelijk, moet juist de nadruk liggen op regionale fietsvoorzieningen. Meer resultaat met veel minder geld, zoals het PBL duidelijk aantoont. Adviesclubs en wetenschappers vullen met prikkelende plannen als 'Kansrijk Mobiliteitsbeleid', de voorheen opvallende plek van de Fietsersbond.

Ooit opgericht tegen een automaatschappij met de fiets slechts in de marge, steunt diezelfde Fietsersbond nu juist versnelling van nog meer autovoorzieningen, hunkerend naar een fietsfooi als toegift.

Roland Haffmans



Heb je ook zo genoeg van die scooters op het fietspad? Je kunt er nu wat aan doen! De Fietsersbond voert campagne tegen scooters op het fietspad en daarbij kunnen we jouw hulp goed gebruiken:

- Ondersteun acties, help flyers uitdelen, of help ons online met social media.
- We hebben dringend behoefte aan korte video's en foto's. Bijvoorbeeld video's met uitspraken van mensen over scooters op het fietspad of van gevaarlijke situaties en foto's van ongelukken met scooters.

Als veel meer mensen laten zien dat ze het zat zijn, is over een jaar het fietspad weer van ons!
www.fietspadterug.nl



Op drie wielen

Wie om zich heen kijkt ontwaart een grote diversiteit aan fietsen. Tweewielers in alle soorten, maten en kleuren. Heel af en toe zie je een fiets met een extra wiel.

Hij is de eerste driewieler die ik staande houd: Mohammed vertelt dat hij 67 jaar oud is en niets mankeert. Ik associeer de driewieler met het hebben van een handicap, dus vraag naar de reden. Hij wijst op zijn brede, lege bagagedrager. "Volkstuin", zegt hij cryptisch. En ja, ik zie ze al liggen: de twee zakken potaarde of het krat gevuld met oogst. De andere gebruikers van driewielers die ik spreek hebben wél lichamelijke gebreken, van evenwichtsproblemen tot haperende ledematen. Willen ze nog mobiel blijven, dan is de driewieler hun enige mogelijkheid. Er is een ruime keuze aan modellen: hoge driewielers, lage driewielers die meer op ligfietsen lijken, driewielers met twee wielen voor of juist met twee wielen achter en dan zijn er nog de opvouwbare versies. Al dan niet met elektrische ondersteuning. Via de Wet Maatschappelijke Ondersteuning is het mogelijk om er een in bruikleen te krijgen of via een persoonsgebonden budget vergoed te krijgen. Terwijl Mohammed zijn driewieler relatief goedkoop via internet kocht, betaalde Josie vier jaar geleden al bijna 7.000 euro voor haar van allerlei aanpassingen voorziene model. Het meest verkochte type is de hoge driewieler met één wiel voor en twee wielen achter. Wie denkt dat je op zo'n vehikel meteen weggrijdt, heeft het mis. Nederlanders zijn door jarenlang fietsen, waarbij evenwicht bewaren cruciaal is, eerder in het nadeel

jegens mensen die nooit gefietst hebben. "Je hebt in eerste instantie steeds de neiging om bij een bocht te leunen", zegt Hadleigh. Josie, die steeds in de bosjes belandde, heeft daarom juist voor een laag model gekozen.

Fietsstad Amsterdam heeft voor de driewieler nogal wat belemmeringen in petto. De hoge grachtenbruggen bijvoorbeeld: met een hoge driewieler bestaat de kans dat het voorste wiel niet meer stabiel is en gaat 'dansen'. Daarom neemt Jeanet, als het kan, een alternatieve route. Ook kent de Amsterdamse binnenstad met haar vele nauwe straatjes de nodige opstoppingen. Met je fiets glijp je daar gemakkelijk langs, met een driewieler is het soms best lang wachten. En op een fietspad willen scooters je nog wel eens over de stoep op rechts inhalen en dat is even schrikken. De lage driewieler heeft nog een specifiek probleem: het gevaar overzien te worden door auto's.

Extra voordelen zijn er ook. "Als het stoplicht op groen springt, ben ik als eerste weg", zegt Hadleigh vergenoegd, "en ik kan hem makkelijker parkeren." Maar de lage driewielers hebben het, zeker in de binnenstad, juist moeilijker omdat zij veel meer ruimte nodig hebben, zeker twee of drie plekken. Het zou fijn zijn als in Amsterdam wat parkeerplekken speciaal voor driewielers komen.

Tineke Kalk



Knelpunten

Opgelost

Centrum

Tot voor kort moest in de Torensteeg (plusnet fiets) koning fiets afstappen om ruim baan te maken voor keizer voetganger (knelpunt in OEK 101). Hoewel fietsers, zelfs op veelgebruikte fietsverbindingen, voetgangers begrijpelijk niet van de sokken behoren te rijden, is het bordje 'fietsers afstappen' gelukkig weggehaald.



Nieuw West

Nadat het oorspronkelijke Christoffel Plantijnpad bij een nieuwe woonwijk langs de Sloterweg met een rare knik was afgebogen, was er een olifantenpaadje ontstaan, dat nu is geasfalteerd.



Het Fietspad langs Zijkanaal F, net noordelijk van Halfweg, is ontdaan van gevaarlijke paaltjes en voorzien van een brede laag asfalt (3,5 meter fietspad en 1 meter wandelpad). Bij een beruchte bocht zijn de struiken gesnoeid, zodat daar het overzicht is verbeterd. De opknapbeurt is een initiatief van stadsdeel Nieuw-West en de Vervoerregio, uitgevoerd op de grens van de gemeente Haarlemmerliede en Amsterdam.

Zuid

Vanaf de RAI kan de Europaboulevard weer worden overgestoken naar de Rooseveltlaan. Tot voorheen lag de oversteek aan de verkeerde kant. Onze contactpersoon in Zuid heeft er twintig (!) jaar voor moeten lobbyen m dit gedaan te krijgen.



Op de rode loper valt van alles aan te merken: de fietspaden zijn te smal, het wegdek geen asfalt maar klinkers. Maar niet alles is kommer en kwel. Als je de Stadhouderskade oversteekt naar de Ferdinand Bolstraat, dan is de verplaatsing van de tramhaltes daar een verademing. Er is meer ruimte ontstaan om na de oversteek veilig te landen

Noord

De fietstunnel bij het Mosplein onder de Kamperfoelieweg is heropend, waardoor je van het Mosplein via een nieuw tweerichtingsfietspad naar de Papaverweg kunt rijden, zonder last te hebben van autowegen en verkeerslichten. Een aangenaam oost-west alternatief in Noord.



foto Eric Plankeel

Nieuw

Duivendrecht

In OEK 101 werd de aangepaste fietsroute langs de Rozenburglaan naar Zuidoost genoemd als nieuw knelpunt. Het fietspad is namelijk verlegd, waardoor doorgaande fietsers via een grote lus op een haakse afslag komen. Lezeres Alexandra Ehrhardt relateert het probleem. Zij benadrukt dat het aanstormend autoverkeer thans veel beter zichtbaar is. "Met name verkeer vanaf de Rozenburglaan richting het viaduct van de Gooiseweg kon je slecht zien aankomen door de struiken en bomen en op dit stuk weg wordt vaak hard gereden. De weg lijkt voor veel automobilisten al buiten de bebouwde kom te liggen. De in het stukje genoemde nieuwe haakse afslag is ook lang niet echt haaks: ronde trottoirbanden, m.i. een bocht die goed te nemen is. Ik vind het een redelijk geslaagde aanpassing en gelukkig is er vervangend groen geplant op het 'oude fietspad', waar het het zicht niet belemmert."

Reactie van onze contactpersoon in Zuidoost: Het had veel eenvoudiger en logischer geweest wanneer de (rechtdoorgaande) fietsers gewoon voorrang hadden gekregen. Dan was voor iedereen de route nu overzichtelijk en helder.

Centrum

De tunnel onder het CS door is fantastisch maar aan de uiteinden liggen minpuntjes:

- Nu de dagelijkse passanten aan de shared space gewend zijn, blijkt die minder veilig dan gedacht: vervelende ongelukken met letsel ten gevolge hebben zich al voorgedaan.
- Oost-west forensen ergeren zich groen en geel aan ribbels, die op plekken liggen waar je best door zou kunnen fietsen. Ook bij lage snelheid voor fietsers buitengewoon onaangenaam. De snelle scooters hebben met hun vering nergens last van.
- Aan de stadszijde kom je bij een verkeerslicht, alwaar het vaak lang wachten op groen is.



Op de Westerdoksdijk meldt een bewoner een gevaarlijke fietsoversteek ter hoogte van de Winthontstraat. Als gevolg van een flauwe bocht en geparkeerde auto's, hebben overstekende fietsers slecht zicht. Een eenvoudige oplossing zou kunnen zijn het opheffen van een paar auto parkeer plekken. De autoparkeerdruk is hier niet hoog, er is voldoende ruimte in de parkeergarage bij IJ Dok.



Via het meldpunt bij de Fietsersbond ontvingen we twee knelpunten in samenhang. Ze zijn niet nieuw, wel het vermelden waard, en een vermoedelijk gevolg van het van meet af aan onvoldoende serieus nemen van de fiets als vervoersmiddel. Al sinds de oplevering is de kruising aan de noordzijde van de ODEbrug namelijk een bron van ergernissen. Eigenlijk begint het al op de Nieuwmarkt, waar fietsers schuin de weg moeten oversteken naar het tweerichtingfietspad aan de linkerkant van de Geldersekade. Dat op zichzelf is al een vrij gevaarlijke opgave. Vervolgens moet je bij de voornoemde ODE brug weer naar de rechterkant van de weg. Bij elkaar zijn dit twee vervelende en gevaarlijke kruisingen. En dan hebben we het nog niet gehad over die vervelende oversteken van de Prins Hendrikade, de Oosterdokstraat, en de De Ruyterkade.

Niet nieuw, maar nog steeds actueel: de Prins Hendrikade tussen de IJtunnel en het Centraal Station. Sinds langs het water het fietspad is afgesloten, mag je alleen nog over de ventweg fietsen. Daar rijd je in het gezelschap van scooters in twee richtingen, parkerende auto's, werkverkeer, en voetgangers voor wie op de stoep te weinig ruimte is. Tot zekere hoogte is het niet te voorkomen dat fietsstromen rond het drukke centrum gebundeld worden, maar de Prins Hendrikade is onaangenaam, gevaarlijk, en een fietsstad onwaardig.

Jan Pieter Nepveu



Verloren voorwerpen

Heel soms biedt het jezelf verplaatsen met een auto een voordeel.

Een klein voorbeeld: voordat ik 's morgens vroeg op fiets spring pak ik mezelf dik in. In de loop van de dag stijgt de temperatuur. Met het gevolg dat ik naar huis rijd met minder kleding aan. De jas die mij 's morgens nog zo behaaglijk beschermde tegen de kou is nu een lastig obstakel geworden. Met moeite prop ik hem in de fietstas. De jas kan nu kreukelen, maar ik verkies degelijkheid boven schoonheid.

En dan gebeurt wat ik min of meer al had kunnen voorzien. De jas die ik zo goed en zo kwaad mogelijk probeerde op te bergen is tijdens de rit uit de tas gegleden. En ik heb niks gemerkt natuurlijk.

Wel weet ik nog precies waar ik geweest ben, dus ik draai onmiddellijk om en fiets precies dezelfde route terug. Speur alles af, informeer in winkels of iemand daar een jas heeft gebracht terwijl ik weet dat die kans natuurlijk heel klein is.

Het is niet de eerste keer dat mij zoiets overkomt. Hoe goed ik ook mijn best doe om op mijn spullen te passen.

Een auto is handig tegen dit soort frustrerende ongemakken. Een achterbank om je jas behoedzaam neer te leggen en een kofferbak die je vol kunt stouwen met spullen. Het is niet eerlijk. Terwijl ik verslagen naar huis fiets denk ik aan de winkel waar ik de jas gekocht heb. Een legerdumpzaak op de Ceintuurbaan.

Het is kwart voor zes. Ik heb nog een kwartier. Voordat ik in de winkel sta zie ik precies dezelfde jassen al hangen in een rek. Tijdens het passen doe ik mijn verhaal en de verkoper luistert vriendelijk en geïnteresseerd. "Denk maar aan een arme zwerver die heel blij zal zijn met de gevonden jas. En dan kom je zeker in de hemel." zegt de man. Het is een troostende gedachte.

Ik ben opgelucht en dankbaar dat ik weer zo'n zelfde jas heb kunnen kopen. Dat ik hem kan betalen én omdat de man zo aardig voor me was. Tegelijkertijd ben ik ook bezorgd. Bezorgd omdat het zo'n koud kunstje is om dingen kwijt te raken tijdens een tochtje. Toch haal ik het niet in mijn hoofd om in een auto te gaan rijden. De vrijheid van het fietsen is en blijft onbetaalbaar.

Floor Fagel

Utrechtse beleefbruggen

Enkele actieve leden van de Amsterdamse afdeling togen naar Utrecht om daar een aantal grote nieuwe fietsvoorzieningen te beproeven: twee nieuwe fietsbruggen, een groot aantal fietsstraten en mooie brede tweerichtingfietspaden.

Naast de bestaande Amsterdam-Rijnkanaal bruggen langs drukke autowegen tussen de nieuwbouwwijk Leidsche Rijn en de rest van Utrecht, is nu ook een nieuwe brug alleen voor voetgangers en fietsers toegevoegd. Nog voor de officiële opening, wordt de oversteek al goed gebruikt. De centrumzijde kent een bijzondere helling met een drietal lussen, deels aangelegd over het dak van een nieuwe school. Mooie brug! De scherpe bocht in de helling en de aansluiting aan de Leidsche Rijn kant is nog voor verbetering vatbaar.

De tweede nieuwe brug voor voetgangers en fietsers kruist het spoor aan de zuidzijde van Utrecht CS. Een mooi brede handige verbinding. Het hoogteverschil wordt overbrugd via een trap met fietsgoot of een lift. Het geringe aantal fietsers die de brug benutten, lijkt erop te duiden dat de brug nog

niet erg in trek is, al spelen de langdurige bouwwerkzaamheden in de omgeving zeker ook een rol.

Roland Haffmans



Bellenjacht

Deze tijd – de maanden mei en juni – is voor mij als Amsterdamse fietser een bijzondere tijd. Er is geen beter moment in het jaar dan nu om zondagochtend vroeg de stad door te fietsen. En als ik daar dan rij, is dat bij uitstek de gelegenheid voor één van mijn favoriete bezigheden: jagen op fietsbellen die verzonken zitten in de straten van Amsterdam.

Het jachtseizoen kent krappe venstertijden: zondagochtend (nauwelijks verkeer), zomermaanden (vroeg licht) en geen regen (natte beldoppen zijn niet fotogeniek). Juist omdat er zo weinig tijd is, is iedere minuut kostbaar.

De doppen van veel fietsbellen raken los, schudden zich vrij van waar ze aan vastzitten en tuimelen op straat. Veel van die doppen worden opgeveegd, maar een klein deel – de zeldzame geluksvogels – worden overreden door autobanden en zo elke keer dat dat gebeurt, het wegdek in gestampt. Tot ze er compleet in zijn verzonken. Een laatste rustplaats van maanden, jaren, en soms wel, denk ik, decennia.

Op de zondagochtenden van dit beldop-jachtseizoen, stap ik om 5 uur op mijn fiets met mijn camera in de aanslag. Op dat uur van de dag zijn er nauwelijks anderen op de weg en in het licht van de opkomende zon is fietsen door de stad iets dat tegelijk avontuurlijk en ontspannend is. Omdat het zo stil is, kan ik nu op kruispunten die daar anders te druk voor zijn, rustig foto's maken van verzonken beldoppen. Op die manier heb ik de afgelopen zeven jaar een collectie portretfoto's kunnen aanleggen: 675 beldoppen die door de hele stad heen onderdeel van het wegdek zijn geworden.

De muren van mijn wc zijn volledig bedekt met 10 bij 10 cm grote afdrukjes van 500 beldop-portretten. Zo heb ik mijn eigen kleine, één-bezoeker-tegelijk kunstgalerij. En ik wil het plafond en de deur ook nog met zulke portretten te bedekken.

Vliegtuigspotters hebben spotterplaatsen bij Schiphol en treinspotters de perrons van CS, maar een beldop-jager kan niet ergens op één plek zitten wachten tot de beldoppen naar hem toekomen. Hij moet erop uit en de beldoppen zien te vinden waar ze in het wegdek zitten. En dus dwaal ik op mijn fiets door de stad, op jacht naar ze.

Aan een muur van mijn appartement hangt een gelamineerde kaart van Amsterdam met daarop alle locaties van de beldoppen die ik gespot heb. Al die punten op de kaart overziend, wordt duidelijk dat er een patroon in zit: dat van het tramnetwerk van het GVB. Veel beldoppen vallen van de fiets wanneer die de klappen opvangt van tramrails die men over moet. De Dam – met niet alleen

tramrails maar ook stuiterkassettjes – is de drukste beldop-begraafplaats van de stad. Ik heb er 54 verschillende gespot en op de foto vastgelegd.

Op een zondagochtend, een paar jaar geleden, maakte ik foto's van de oude Ceintuurbrug (die zich op dat moment onderscheidde doordat er niet minder dan 9 beldoppen in zaten) toen een politieauto langzaam op mij afkwam.

“Heer”, vroeg de agente achter het stuur, “heeft u gedronken?”

“Nee.”

“Waarom loopt u dan midden op de weg?”

“Ik maak foto's van beldoppen in het asfalt.”

Ik wees er één aan. De agente keek er naar, en toen naar mij.

“Echt waar?”

“Echt waar.”

“Is dat niet een beetje raar?”

Ik haalde m'n schouders op. “Mensen doen rare dingen in de grote stad.”

“Dat klopt,” viel de agent op de passagiersstoel me bij.

Ze reden weg en ik kon mijn jacht in alle rust voortzetten.

Helaas, toewijding aan de jacht op beldoppen, betekende ook dat ik de afgelopen jaren veel oude vrienden uit de straten van Amsterdam heb zien verdwijnen.

Vier jaar geleden publiceerde ik in OEK 91 veertien beldopfoto's die ik gemaakt had op de kruising van de Marnixstraat en het Leidseplein. Onlangs is die plek op de schop gegaan en al die veertien beldoppen zijn verwijderd. Hetzelfde lot is veel andere oudjes ten deel gevallen, ten prooi aan meedogenloze wegwerkzaamheden. Toen in 2014 het Frederiksplein werd aangepakt, verdwenen er 11 van de 14 beldoppen. En een jaar later werden 9 van de 13 doppen van het Muntplein verwijderd.

Vanmorgen fiets ik naar de kruising van de Van Baerlestraat en het Concertgebouwplein om de slachting die daar is aangericht, op te nemen. Jarenlang was dit een van de rijkste jachtgronden voor verzonken beldoppen. Nu, als ik kijk naar het nieuwe asfalt dat daar is neergelegd, breekt mijn hart. Niet één van de 21 beldoppen van vorig jaar kan ik er terugvinden. Allemaal weg.

Maar als ik wegfiets over de Van Baerlestraat, voel ik een glimlach opkomen. Immers, hier mag dan het tijdperk van de beldoppen voor die kruising afgesloten zijn, dit is ook het begin van een nieuw tijdperk. Het zal niet lang duren – daarvan ben ik overtuigd – of hier springen nieuwe beldoppen van hun fiets om een plekje te vinden in dit nu nog maagdelijke asfalt.

Wat mooi
is het hier!
Langzaamrijden,
mag dat
ook?

Nee, dit is
een snelweg.
En het wordt
zo weer lelijk



OP DE FIETSSNELWEG A.DAM-ZAANDAM

Ale