

OEK *op eigen kracht*

Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond



nummer 107 juli 2019

Foto voorpagina

De boom bracht even verkoeling. Het elektronische bord trok mijn aandacht. De eerste dag van handhaving, mooi moment voor een foto. Gewoon wachten op een lawaai makende, te hard rijdende, uitlaatgassen walmende en op zeker toeterende scooter. En dan vastleggen hoe de onverlaat, dat nageboorte van ons verheven vervoermiddel de blauwe verf en borden negeert.

Al vrij snel ontwaarde ik het o zo herkenbare geluid achter mij. Verder geen fietsers en ik verdekt opgesteld, dus geen getoeter. Maar je voelde het gevaar naderen, dat ons zo lang heeft vergezeld. Scherpstellen en... maar wat doet ie nou?! Wat?! Hij volgt de verf! En hij draagt een helm! Hij volgt de regels naar de rijbaan!

Afscheid nemen doet in dit geval zeker geen pijn. Maar laten we wel lief zijn voor elkaar. Een gedwongen huwelijk, voor beide een crime. En we komen elkaar nog tegen. Een beetje week word ik zelfs van dit beeld. Alleen verder op de grote autoweg. Vaarwel en voorzichtig! In de Heemstedestraat rijden ze als gekken!

Bedankt Teeja, Reinder, Zeeger, Saar, Sjors, Ed en Sam. Bedankt Raluca, Tim, Florrie en Martin. Bedankt Wim, Marjolein, Eberhard en Jan Bert. Om maar een paar namen te noemen, Fietzersbond afdeling Amsterdam en lobbyisten klinkt zo klinisch. Bedankt! Jullie hebben Amsterdam een stuk veiliger en liever gemaakt.

Marcel van Kempen, hoofdredacteur



Verhuisd?

ledenadministratie@fietsersbond.nl

Privacywetgeving

Wilt u weten hoe vertrouwelijk wij met uw adresgegevens omgaan?
fietsersbond.nl/privacy

Klachteninformatie

- Amsterdam: 14020, 24111
- Fout geparkeerde auto's: 5530333
- Storing straatverlichting: 5972626
- Fiets-bewegwijzering: 0882696747
bewegwijzeringsdienst.nl
ovv lokatie en nummer wegwijzer cc
aan amsterdam@fietsersbond.nl
- Wegdek op trambanen:
infraservice@gvb.nl
cc aan amsterdam@fietsersbond.nl
- Storing verkeerslichten:
licht@fietsersbondamsterdam.nl ovv
kruispunt en rijrichting

De OEK is een uitgave van de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond, verschijnt 3 keer per jaar in een oplage van 5000 en wordt gratis bezorgd bij alle Amsterdamse leden, geïnteresseerde aktiegroepen 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 oktober 2019.
Bijdragen zijn welkom tot 1 september op
oekredactie@fietsersbondamsterdam.nl

Fietzersbond afdeling Amsterdam

WG-plein 84, 1054 RC A'dam 020-6854794
amsterdam@fietsersbond.nl
fietsersbond.amsterdam.nl
Facebook: amsterdamfietsersbond
Twitter: @adamfietst

Het kantoor is doorgaans geopend op woensdag en donderdag 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

Tekening: Aleida Leeuwenberg

Vormgeving: Sandra du Maine

Druk: Rodi Rotatiedruk

Lid worden

De Fietzersbond 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

SNOR in de praktijk

Op maandag 8 april ging SNorfiets Op Rijbaan (SNOR) eindelijk van start. Een feestelijke dag: op kantoor werd een taart bezorgd van de landelijke Fietzersbond. Er kwamen bedankjes van leden en zelfs een donatie ter ere van SNOR.

Opvallend rustig waren de fietspaden in de eerste week na de invoering. Waar waren de snorfietsen? We zagen ze ook niet op de rijbaan. Maar al snel kwam de teleurstelling: velen reden weer naar believen op fietspad of rijbaan met of zonder helm. De inzet van verkeersregelaars leek geen effect te hebben. Snorfietsers bleken goed op de hoogte van het feit dat de handhaving nog weken op zich zou laten wachten.

Onze ongerustheid over het slagen van SNOR nam toe. Acht weken geen handhaving leek veel te lang. We vroegen ons af of er toch niet zoiets als 'waarschuwen' mogelijk was om te voorkomen dat snorfietsers het idee zouden krijgen dat van de maatregel 'toch niets terecht zou komen'. Wij gingen hierover in gesprek met de gemeentelijke projectleiding van SNOR. Verschillende overwegingen bleken geleid te hebben tot het kiezen van een lange 'wenperiode'. Snorfiets-

meente. De gemeente won ze allemaal.

Toch namen in de weken tot 3 juni de twijfels bij ons toe. Wat wij op straat zagen stemde weinig hoopvol. Uit de binnenkomende mails sprak grote teleurstelling. De media lieten mensen aan het woord die de maatregel ondoordacht noemden en voorspelden dat hij zou worden teruggedraaid. Het rijden tussen de auto's zou levensgevaarlijk zijn. Snorfietsers startten een petitie en haalden binnen een maand duizenden handtekeningen op. We hoorden verhalen over agressieve reacties van snorfietsers wanneer zij werden aangesproken op het rijden op het fietspad.

Er ontstond grote twijfel of de geplande handhaving hiertegen opgewassen zou zijn. Positief was het bericht dat handhavers in principe een 'staande houding' moesten doen, maar wanneer dat niet lukt ook op kenteken



sers kregen zo ruim de tijd hun (alternatieve) routes te bepalen, op straat te zien waar zij al dan niet op de rijbaan moeten. En de tijd om een helm te kopen en te wennen aan het rijden tussen auto's. De gemeente liet hiermee zien de situatie ook vanuit de snorfietsers te bekijken en ook hún belangen te behartigen. Bij eventuele rechtszaken zou dit de positie van de gemeente versterken. En inderdaad, inmiddels zijn er een aantal rechtszaken geweest van snorfietsers tegen de ge-

kunnen beboeten. Incidenten waarbij sprake is van intimidatie en bedreiging vallen overigens onder de openbare orde en zijn daarmee een zaak voor de politie. Volgens plan voerden vanaf 3 juni twaalf Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA's), waarvan vier motorrijders, de handhaving uit in heel Amsterdam binnen de ring. De zichtbaarheid van de handhaving was daarmee klein. Het Parool meldde op 7 juni dat gedurende de eerste vier dagen 219 boetes waren uitgedeeld. Boetes



- 95 euro plus administratiekosten - worden gegeven voor geen helm dragen of niet op de rijbaan rijden waar dat wel moet. Daarna meldde Het Parool dat vanaf de tweede week het aantal handhavers zou worden uitgebreid naar 77. En ook belangrijk: ernstige ongelukken bleven tot nu toe gelukkig uit.

Na bijna drie weken handhaving kunnen we voorzichtig concluderen dat de meerderheid van de snorfietzers zich aan de nieuwe regels houdt. Fietzers zijn blij. 'Oh wat is het lekker rustig op de fietspaden!' en 'je ziet weer mensen met kleine kinderen op de fiets. Dat kan weer!' Maar we moeten niet te vroeg juichen. Want vreemd genoeg lijken de snorfietsen niet alleen van de fietspaden verdwenen. Ook op de rijbaan lijken er minder te rijden.

Volgens de verkopers van helmen heeft een deel van de snorfietzers (nog) geen helm gekocht. Het zou gaan om zo'n 10.000 stuks. Als dit klopt, kijkt een behoorlijk deel van de snorfietzers de kat nog steeds uit de boom. Langdurige handhaving zal dan cruciaal zijn.

Hopelijk houdt de overgrote meerderheid zich aan de regels. Incidenten waarbij snorfietzers intimiderend en agressief zijn kun je het beste melden bij het politiebureau in de buurt waar het incident plaatsvond. Dan gaat de wijkagent er mee aan de slag.

Tekst: Teeja Arissen

Foto's: MvK

En nu doorpakken: afschaffing categorie

De gemeente Amsterdam heeft eindelijk de maatregel uitgevoerd die de snorfiets van een – vooralsnog - beperkt en verwarrend aantal fietspaden naar de rijbaan verwijst. Daar was een wijziging van de nationale verkeerswet voor nodig en dat ging in de Tweede Kamer niet van harte.

De invoering van SNOR is ons inziens de eerste stap op weg naar het afschaffen van de snorfiets in Nederland. De volgende etappe is de nationale helmplicht. De aanleiding om hier als actiegroep *Geef het Fietspad Terug* aandacht voor te vragen en een petitie voor te starten, was min of meer toevallig. In één weekend in september 2018 overleden er drie snorfietzers door éézijdige ongelukken. Toen bleek dat artsen redelijk wanhopig zijn over 'instabiele' patiënten op de operatietafel. "Helm op!" schreeuwen de artsen van de daken.

Tijdens de overhandiging van de petitie voor een helmplicht, gaf een D66-Kamerlid toe dat na een uitgebreide discussie in de fractie de liberale uitgangspunten even moesten wijken voor de argumenten van de artsen. Een Radio 1-journalist ving dit op met zijn microfoon en kort erna stond op Teletekst dat de Tweede Kamer een helmplicht wil. Zelfs VVD en PVV zijn het roerend eens, maar een plicht is niet liberaal. Niet verbazend is dat dit ook dezelfde positie is als die van de ANWB: "wij zijn een mobiliteitsorganisatie, geen verkeersveiligheidsorganisatie."

Met 95 van de 150 Kamerleden vóór een helmplicht is het ons toch gelukt de industrielobby te verslaan. Wat overigens ook kan helpen, is het makkelijker en

goedkoper maken om een snorfiets om te bouwen tot bromfiets. Tot voor kort kostte dat al snel €600 en moest je snorfiets naar de Rijksdienst voor het Wegverkeer bij Lelystad voor een herkeuring. Vreemd, omdat de periodieke keuring van een auto 'voor weinig' bij een willekeurige garage kan. Als een snorfiets éénmaal een bromfiets is, dan is een helm altijd verplicht en zijn alle gewone fietspaden verboden terrein.

Als meer steden maatregelen nemen tegen de snorfiets, er geen snorfietsen meer bijkomen én snorfietsen bromfiets worden, wordt het makkelijker om de nationale helmplicht in te voeren. Dan zal de discussie op gang komen waarom we die categorie eigenlijk nog laten bestaan. Samen met de categorie 'bijzondere bromfiets' is de categorie snorfiets een aantrekkelijke categorie om allerlei nieuwe, elektrisch aangedreven fantasieproducten in onder te brengen: stepjes, éénwielers, skateboarden, je kan het zo gek niet bedenken. Dat moet voorkomen worden! Zodra er een helmplicht voor de categorie zal gelden, is de aantrekkingskracht beperkt.

*Reinder Rustema,
woordvoerder actiegroep 'Geef het Fietspad Terug'*

Veel belangstelling voor expositie én boek

In een volgepakt Stadsarchief opende Sharon Dijksma de expositie ***Fietsstad Amsterdam***. Ook werd het gelijknamige boek, geschreven door Fred Feddes en Marjolein de Lange, gepresenteerd.



Gedurende april tot en met juni wisten vele fietsliefhebbers, -professionals en verkeerskundigen de weg naar het Stadsarchief te vinden. Bezoekers konden een enquête invullen, wat gretig is gedaan. Het idee erachter was bezoekers zo aan te zetten tot meedenken over het onderwerp 'fiets in de stad'. Initiatiefnemer Marjolein de Lange, medeauteur van het boek: "Zo kregen wij als makers veel feedback, wat weer waardevol is in relatie tot onze contacten met de gemeente. Want politici en ambtenaren hebben behoefte aan een bredere informatievoorziening." Wij zijn natuurlijk benieuwd naar de resultaten. De Lange: "Vooropgesteld: het betrof een 'globale enquête' met open vragen. Een hele specifieke analyse is daarom niet zinvol. Ook al niet omdat de bezoekers wat leeftijd betreft niet de Amsterdamse bevolkingssamenstelling representeren. Het overgrote merendeel van de bezoekers is overigens in Amsterdam woonachtig, dus ervaringsdeskundig, ook al omdat het aangeeft dagelijks te fietsen." We lichten er een aantal stellingen uit:

Voor welk fiets-belang zou jij in actie komen?

Scootervrije fietspaden wordt hier het vaakst genoemd. En ook: meer ruimte voor de fiets, bijvoorbeeld door autovrije zones en meer parkeerruimte. Iemand wil een actie tegen glas op het fietspad en een ander een keer per jaar de ring openstellen voor fietsers. Ook genoemd: meer fietsers met licht aan in het donker.

Fietspad of fietsstrook?

De meerderheid kiest voor een fietspad, want daar rijdt je veilig en ongestoord, gevrijwaard van geparkeerde auto's. De paden zouden wel breder moeten worden, geen enge

haakse randen mogen hebben en ook het wegdek op fietspaden verdient aandacht.

Verbod stallen buiten de voorzieningen.

Het merendeel is het hier mee eens: van 'Goed ook rekening te houden met voetgangers op de stoep' tot 'het werd tijd want het was een zootje'. Er wordt bij opgemerkt dat er dan wél voldoende plek moet zijn. Stallingen als op het Beursplein worden erg gewaardeerd. Ongebruikte fietsen moeten weggehaald, maar 'Fietsdepot=diefstal' is een hartenkreet van een dele der respondenten.

Grootste ergernis.

De snorfietsen staan bovenaan. En ook worden veel genoemd: toeristen die op het fietspad lopen en niet uitkijken, überhaupt mensen die niet opletten, auto's die geen voorrang geven, taxi's, e-bakfietsen, fietsers die met telefoon bezig zijn en het OV dat geen rekening houdt met fietsers. En tegen spookfietsen werd zelf een oplossing aangedragen: de brandnetelmat. Fiets je in de goede richting dan voel je de mat niet, fiets je tegen de richting in dan prikt hij je banden lek.

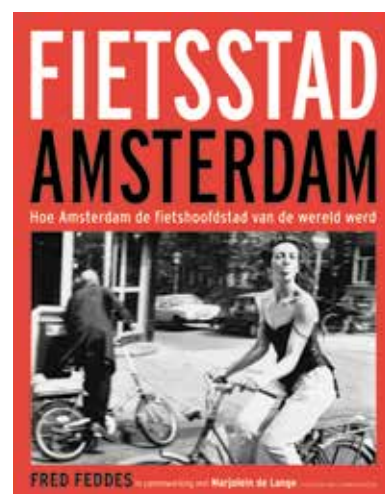
Wat als je burgemeester was?

Een greep uit de voornemens: alle inwoners een gratis e-bike, snorfietsen afschaffen, zebra's over fietspaden opheffen, niet appen op de fiets, tramrails minder eng maken, imago fietsers verbeteren door meer rekening te houden met elkaar.

Tekst: Marcel van Kempen

Foto: JK

Een deel van de tentoonstelling is deze zomer vanaf 5 juli te zien in Nemo.



Landelijke ledenraad steeds leuker

Twee keer per jaar organiseert de Fietzersbond een landelijke ledenraad. De laatste vond plaats op zaterdag 22 juni in Utrecht Overvecht.

Sinds een jaar of tien bezoek ik als afgevaardigde van onze afdeling regelmatig de landelijke ledenraad. Het voelde altijd als een verplicht nummer. Maar langzaam vind ik de ledenraad leuker worden. De dag is opgesplitst in twee delen. In de ochtend worden de formele zaken afgehandeld. Soms worden onderwerpen ter stemming voorgelegd en tot besluit is er een rondje successen van de afdelingen. De middag is gereserveerd voor thema's, meestal in de vorm van workshops en eindigt met een borrel.

Tegenwoordig komen op de ledenraad niet alleen afgevaardigden van afdelingen, maar ook 'losse' leden. Het formele gedeelte is anders georganiseerd, waardoor er meer discussie is. Het rondje successen van de afdelingen, wat vroeger lang kon duren en soms behoorlijk saai was, is ingekort. 's Middags kan uit meerdere workshops gekozen worden. Vroeger was dat er maar één. Het is leuk te merken dat het landelijk bestuur experimenteert met vorm en inhoud van deze dag en het slagen ervan belangrijk vindt.

De werelden van het landelijk bestuur en de afdelingen liggen nogal uit elkaar. Bij de afdelingen is men vooral bezig met plaatselijke verkeerskundige zaken. Het landelijk zit met 'de grote jongens' om de tafel. Bij de afdelingen zie je meestal oudere, bevlogen vrijwilligers. Bij het landelijk werken veelal jongere en betaalde medewerkers. Het landelijk is veel meer dan de afdelingen bezig met het voortbestaan van de Fietzersbond, waarbij naast belangenbehartiging van fietsers ook het behoud van banen meespeelt. Door de vergrijzing is het voortbestaan van de Fietzersbond in gevaar en dat wordt 'in Utrecht' veel meer gevoeld dan bij de afdelingen.

Aan de hand van reacties op stellingen polste het lande-

lijk bestuur afgelopen zaterdag op een informele manier de mening van de leden over een aantal onderwerpen. Vinden we het starten van een ledenwervingscampagne een goed idee? Moet onze organisatievorm veranderen? Nu is er sprake van een 'getrapte' hiërarchie. Afdelingen hebben (min of meer) naar rato van hun leden stemrecht. Zouden we alle leden stemrecht moeten geven? Of alle leden adviesrecht? Moeten er meer werkgroepen komen over actuele onderwerpen? Schrikt de naam 'Fietzersbond' af?

Na het poneren van een stelling konden de aanwezigen aangeven of ze voor of tegen zijn, met aansluitend, met aansluitend ruimte voor een korte discussie. Op één punt werd de zaal het snel eens: onze naam moeten we niet veranderen. Vanuit het bestuur vatte voorzitter Frank Weerwind per stelling de reactie van de aanwezigen samen. Hoewel ik deze vorm van raadpleging van leden leuk en levendig vind, schuilt er ook een gevaar in: bij de meeste stellingen waren de aanwezigen er wat meningsvorming betreft nog lang niet uit. En als je als bestuurslid al een mening hebt over een stelling, zie je die snel bevestigd wanneer de helft van de zaal voor lijkt te zijn.

's Middags volgde het toetje: het Rotterdamse bureau 'De Urbanisten' heeft op de plattegrond van de geplande nieuwe wijk Havenstad, in het westelijk havengebied van Amsterdam, een wijk bedacht met de fiets en wandelaar als uitgangspunt. Wanneer een zaal vol liefhebbers van de fiets een prachtige presentatie krijgt over een echte fietswijk, stijgt het fietsgeluk naar grote hoogte.

Teeja Arissen

Zie voor de presentatie Havenstad:
fietsberaad.nl/Kennisbank/Verhalen-uit-de-Fietsstad

Schrijvers gezocht

Ook affiniteit met fietsen en literatuur?

De OEK redactie zoekt Amsterdammers die artikelen willen schrijven over het wel en wee in onze fietsstad.

Schrijf een motivatiebrief en stuur die naar:
oekredactie@fietzersbondamsterdam.nl



Het leukste asfalt van de stad

De Autovrije Zondag komt - bijna zeker - terug! Dankzij een lobby van de Fietzersbond is dit najaar de drukke autoroute van Amstelstation tot IJtunnel het zondagse toneel van dansen, picknicken, slenteren en fietsen. Woordvoerder Lotte Lintmeijer (32) kijkt uit naar deze bijzondere dag.

Hoe zullen we de dag noemen?

"Autovrije Zondag kan weerstand oproepen. We zijn nergens tegen. Happy Street misschien, zoals ze Rotterdam? Leefstraat betekent een maand autovrij. Feeststraat is een goede, omdat we er met zijn allen gaan feestvieren. Er zijn geen podia, geen luidsprekers, je betaalt geen entree. Alle initiatieven zijn welkom.

We willen die dag tussen negen uur 's ochtends en vier uur 's middags zoveel mogelijk Amsterdammers, en gasten van buitenaf, op het asfalt krijgen. De twee westelijke rijbanen zijn voor snel vervoer: skates, racefietsen, hardlopers. Op de oostelijke rijstroken kun je juist slenteren, rollen, met stoepkrijt een veld trekken en dan tennisles krijgen, of meedoen aan de estafette tussen sportscholen op de route.

Bewegingstraat is ook een optie. Ik zie een straat voor me met veel beweging, lekker sporten, een prettige chaos. Maar je kunt er ook gewoon gaan zitten, en een taartje eten. Waarschijnlijk hebben cafés en hotels die dag een terras buiten. Misschien organiseren de uitgeverijen openlucht boekhandels, met leeshoek. Het gaat erom dat je op die autosnelweg vrolijkheid kunt genereren.

Speelste straat? Pleziasfalt? Het leukste asfalt van Amsterdam? Misschien is de allerbeste naam wel 'Straat van de Toekomst'. Want we hopen natuurlijk dat we Amsterdam-

mers stimuleren erover te denken hoe mooi de toekomst eruit kan zien. Je staat die zondag letterlijk in de toekomst."

Wat betekent die dag voor jou?

"Het begin van iets groters. Iets heel belangrijks. Ik wil ervaren hoe een straat, een stad kan zijn zonder autoverkeer. Dat je een verlangen krijgt naar meer. Het is voor wethouder Sharon Dijksma (vervoer) een experiment in haar programma Autoluwe Stad. Maar het liefste doen we dit in de toekomst natuurlijk elke maand, elke zondag. Elke dag! Ik wil een stad met alleen elektrisch of zelf aangedreven vervoer, plus OV. Heerlijk. Hopelijk creëert onze dag op de Wibautas draagvlak voor meer autoluwe maatregelen."

Wordt dit jouw eerste Straat van de Toekomst?

"Ja! Ik kom uit een groen nest. Ik was elf toen mijn ouders vertelden over fietsen en rolschaatsen op de snelweg in 1973. Sindsdien wil ik dat zelf meemaken, die rust en stilte ervaren, waarover zij zo lyrisch waren. Dat je ineens vogels hoort. Zouden er vogels zijn op de Wibautstraat of de Valkenburgerstraat?

Wat ga jij die dag doen?

"In ieder geval heen en weer skeeleren op die drie kilometer asfalt. En iets voor kinderen organiseren, van die oud-Hollandse spelletjes als zak- en eilopen. Vinden kinderen dat nog leuk?"

Tekst: S.C.

Foto: Louis Nagtegaal



Lotte: "Meedoen? Meld je plan of jezelf als vrijwilliger aan bij amsterdam@fietzersbond.nl"

Nooit te oud om te leren

Er zijn nog steeds mensen die niet kunnen of durven fietsen – en dat wel graag willen. Voor hen heeft de Fietzersbond onder de naam Fietsschool een leermethode ontwikkeld die zich richt op de doelgroepen senioren, beginnende fietsers en scholen.

Vrouw en Vaart

Op veel plaatsen in Zuidoost, Nieuw- en Oud-West en Westerpark worden fietslessen gegeven die vaak zijn bedoeld voor vrouwen. Vrouw en Vaart, een ontmoetings- en emancipatiecentrum in Nieuw-West, geeft fietscursussen op vier locaties. Op de woensdagochtend dat ik een les die start bij de Buurthuiskamer in Slotermeer bijwoon, is de spoeling dun. Vanwege de OV-staking komen er op deze frisse voorjaarsdag maar een paar vrouwen opdagen.

Ondanks de lage opkomst laat fietsdocente Zainab Makhlof de les doorgaan. Wie dat wil, kan de les later inhalen. Zelf is Zainab op haar zesde vanuit Marokko naar Nederland gekomen. Ze vertelt dat haar nieuwe buurman haar heeft leren fietsen. “Het spreekt voor mij eigenlijk vanzelf dat nieuwkomers behoefte hebben aan fietslessen. Ik ben nu drie jaar fietsdocente, nadat ik een tijdje als ‘fietsvriendin’ had gefungeerd voor vrouwen die wel konden fietsen maar dat niet durfden.” Zainab geeft drie lessen per week, aan gemiddeld acht deelnemers.

In de berging achter het buurtcentrum staan de lesfietsen geparkeerd. De meeste, een klein knalrood model, zijn bedoeld voor beginners. Eerst worden de basisprincipes geoefend in een rustig straatje naast de fietsberging. Daarna begeven we ons, goed zichtbaar in gele hesjes, naar een parkje in de buurt. “Kijken, richting aangeven, bocht nemen,” roept Zainab naar haar leerlingen. Even later komt de hellingproef aan de beurt. Daarvoor wordt een kunstmatig heuveltje gebruikt, midden op een plein.

Bij Vrouw en Vaart heeft Zainab het stappenplan geleerd voor de invulling van de twaalf lessen die een cursus telt. De eerste stap is lopen met de fiets, en wel er vlak naast: “Ze moeten leren van hun fiets te houden.” Via stappen werken de cursisten toe naar het echte werk, en als ze kunnen fietsen krijgen ze een certificaat. Zainab: “Dan kunnen ze ook met één hand aan het stuur fietsen, bijvoorbeeld om hun hoofddoek recht te trekken of een zakdoek te pakken.”

Rondjes om de flat

Emine, een van de aspirant-fietsers, heeft de slag al aardig te pakken. Ze is twee jaar geleden van Istanboel naar Amsterdam verhuisd. Haar man en dochtertje kunnen al fietsen, en ze wil niet achterblijven. “Een vriendin heeft

een brochure voor me meegebracht uit het buurthuis. Ik had echt nog nooit gefietst, dus in het begin viel het niet mee. Thuis rijd ik rondjes om onze flat met mijn dochter, en in het weekend fietsen we soms naar het oude dorp Sloten om een ijsje te eten.” Als ze meer ervaring heeft, wil ze op de fiets naar de pannenkoekenboerderij in het Amsterdamse Bos.

“Het is heel belangrijk dat vrouwen gaan fietsen,” mengt Rakia uit Marokko zich in het gesprek. “Bijna iedereen in mijn omgeving doet het al. Vandaag heb ik voor het eerst tussen de auto’s gefietst. Eerlijk gezegd was ik wel een beetje bang.” Rakia is zo enthousiast over de cursus dat je je nauwelijks kan voorstellen dat ze al dertig jaar zonder te fietsen in Amsterdam woont. “Fietsen is goed voor je conditie, je hebt geen parkeerproblemen en hoeft je niet te verzekeren. Als de cursus afgelopen is, koop ik een fiets. Dan hoef ik niet meer met de metro naar mijn werk. Ik ga gewoon iedere dag fietsen.”

Ook Sanaa komt uit Marokko, maar zij is pas een paar



jaar in Nederland. Ze is vandaag voor het eerst, samen met haar man, op haar nieuwe fiets gekomen. Het is een mooie Raleigh, maar ze is niet gewend aan handremmen en knijpt te hard, waardoor ze telkens met een schok stilstaat. Terwijl Sanaa oefent, vertelt haar man dat ze bang is voor tegemoetkomend verkeer en soms vergeet te remmen. Zainab stelt haar gerust: “Je hebt een paar stappen teruggedaan omdat je gewend bent aan die makkelijke rode fiets.” Al lijkt ze timide, toch is Sanaa vastberaden: “Iedereen fietst hier. Ik wil geen uitzondering zijn. Ik moet doorzetten.”



In stadsdeel Oud-Zuid is John Geus actief als freelance fietsdocent. Hij geeft privélessen, onder andere in de Rivierenbuurt. Sommige van zijn klanten benaderen hem online, andere komen via de Fietsersbond of het Fietscollege, een bedrijfje dat ook actief is in Den Haag. Een van Johns leerlingen is Charu (foto), een expat uit Londen die sinds een maand op de Zuidas werkt. "Als je hier niet fietst, heb je het gevoel dat je iets mist," zegt ze. Al heeft

ze pas twee lessen gehad, toch heeft Charu al een keer een fiets gehuurd. Het feit dat ze als kind al heeft gefietst, ervaart ze als een voordeel: "Ik wist nog een beetje hoe het moest." Nog één les, en dan gaat ze zonder Johns hulp oefenen. "Je weet gewoon dat fietsen een goede manier is om fit en gezond te blijven, en je voelt je onafhankelijk."

Charu verwacht ongeveer een jaar in Amsterdam te blijven. Wie weet is daarna de tijd gekomen om haar ultieme fietsambitie te verwezenlijken. "Een vriend van mij is voor een goed doel van Londen naar Parijs gefietst. Dat zou ik ook wel willen."

Tekst en foto's: Terri Kester

Op de website van onze afdeling is een overzicht te vinden van organisaties die fietslessen voor volwassenen aanbieden in alle delen van de stad. Een beginnerscursus van tien tot vijftien lessen in groepsverband kost gemiddeld € 35.

Ping if you care

In maart en april deden bijna 1000 Amsterdamse fietsers mee aan het project Ping if you Care. Mobil21 uit België en Bike Citizens uit Oostenrijk regelden de techniek en communicatie, Fietsersbond Amsterdam verzorgde de logistiek.



Je kon er zomaar één tegenkomen, een pinger, want in totaal hadden 985 mensen een knop gekregen. Daarvan zijn er 700 actief aan de slag gegaan. Ze hebben de gemeente via een app in hun smartphone laten weten wat ze van het fietspad, de weg of omgeving vonden. En daar vonden ze nogal wat van. In totaal zijn er in vier weken tijd ruim 30.000 pings doorgegeven.

Met een druk op de pingknop tijdens het fietsen konden 'Pingers' een melding - een ping - doen, die in de app werd geregistreerd. Bij thuiskomst konden ze de pings onderbrengen in één van de zeven categorieën, die weer onderverdeeld waren in 40 subcategorieën, zoals slecht wegdek, een spookrijder of gevaarlijk kruispunt. Je kon meer dan alleen klagen en knelpunten aangeven, 'positief pingen' kon ook. Vond je bijvoorbeeld een fietspad ruim of egaal of een plek sfeervol, dan kon je dat melden. En veel mensen gaven hun waardering voor het fietsen in Amsterdam. Toch overtrof het aantal 'negatieve pingen' de positieve.

Het allermeest werd slecht wegdek gepingd. Dat geeft aan dat veel fietsers zich storen aan een niet egaal, hobbelig of ronduit beroerd wegdek. Een goed signaal naar de

gemeente toe. Overigens neemt de tevredenheid over het wegdek toe naarmate je verder van het centrum komt. Ook verlies aan snelheid door bijvoorbeeld een stilstaande auto op de fietsstrook of fietspad of conflicten met andere weggebruikers zoals met scooters werden relatief vaak gemeld.

Fietsersbond Amsterdam bepaalde samen met de gemeente welke categorieën voor Amsterdam geschikt waren. Daarnaast verzorgde ze de logistiek bij dit project: het uitdelen van de pingknoppen en hulp bij installeren van app en pingknop. Het was jammer dat deze niet altijd even goed werkten. Kinderziektes. Een aantal mensen is daardoor helaas afgehaakt. Anderen gingen verder, ondanks het feit dat ze soms op de kaart in de app recht door de Sloterpas of het IJ reden. In totaal hebben mensen meer dan 90.000 km gereden met de app aan.

Wij denken dat er interessante informatie uit het project is gekomen en hopen dat de gemeente er snel mee aan de slag gaat. Als de kinderziektes verholpen zijn, kan wat ons betreft de gemeente het project herhalen.

Florrie de Pater

Een sportas door het Amsterdamse Bos

De fietsroute van Amstelveen naar Amsterdam door het Amsterdamse Bos wordt verbeterd. Dat is hoog nodig, omdat de route veel bochten kent en niet 'leesbaar' ofwel onduidelijk is. Amsterdam is in samenwerking met Amstelveen een proces begonnen om tot een nieuw ontwerp te komen. Bewoners, Fietzersbond en andere belangengroepen worden nauw bij het proces betrokken.



Een bochtige en onduidelijke route zou niet zo erg zijn als hij puur recreatief wordt gebruikt, maar steeds meer fietsers die voor hun werk in Amsterdam of Amstelveen moeten zijn, nemen de bosroute. Ondanks de bochten, geven zij de voorkeur aan deze schone en groene route boven het fietspad langs de Amstelveenseweg. Bovendien staan er op de bosroute geen stoplichten.

Al eerder is geprobeerd om de route recht te trekken. Eén van de opties destijds was een fietspad langs de museumspoorlijn, maar bewoners hebben die tegen weten te houden vanwege de angst voor licht- en geluidsoverlast en zicht op hun tuinen. Toch is nu één van de twee opties weer een rechte route langs de museumspoorlijn, omdat dat de enige manier is om een snelle en rechte route van Amstelveen naar Amsterdam door het bos te realiseren. De andere optie die nu voor ligt is de route zoals die er

momenteel ligt, maar dan een iets verbeterde versie. De Fietzersbond is gevraagd om haar mening te geven en de onderbouwing daarvan. Onze onderafdeling Amstelveen heeft daarin een belangrijke stem. Naast de Fietzersbond, zitten ook de directeur van het Amsterdamse Bos en verschillende sportverenigingen om de tafel. Het moge duidelijk zijn dat wij aan de rechte route de voorkeur geven. Die is qua veiligheid, snelheid en comfort veel beter dan de andere variant.

In april heeft de wethouder ons uitgenodigd om met een museumtram langs een deel van het traject te rijden. Veel vertegenwoordigers van andere belangengroepen reden mee. Wij hebben daar ons standpunt toegelicht. Binnenkort zullen we dat ook doen aan de raadsleden.

*Tekst: Florrie de Pater
Foto's: MvK*



Knip Eenhoornsluis

De route Haarlemmerdijk-Haarlemmerstraat wordt te druk, vindt de gemeente, vooral door fietsers. Blijkbaar niet door scooters of auto's of andere gemotoriseerde voertuigen. Op de kruising met de Korte Prinsengracht (bij de Eenhoornsluis) heerst een chaotische warboel: auto's komen uit

beide overvolle zijstraten en kunnen daar zowel links- als rechtsaf. Ook de gemeente noemt dat probleem, maar een voorstel ter verbetering ontbreekt.

Sluit de Eenhoornsluis af voor gemotoriseerd verkeer, dus zorg voor een

knip tussen Haarlemmerstraat en Haarlemmerdijk. Auto's en scooters mogen vanuit de Korte Prinsengracht dan alleen nog de Haarlemmerstraat in (richting centrum).

Lees verder op pagina 20

Vaste oeververbinding nu!

Eindeloos wordt er gepraat over bruggen, tunnels en zelfs een kabelbaan tussen Noord en Centrum. De recente OV-staking maakte extra duidelijk dat het langzaam verkeer behoefte heeft aan vaste oeververbindingen.

Voor onze afdeling was de staking een goede aanleiding voor een demonstratie. De actievoerders vonden tijdens de openstelling van de IJ-tunnel een willig gehoor. "Willen jullie dagelijks door de IJ-tunnel?" riepen zij door de megafoon bij de op- en afrit in Noord. "Ja!" klonk het vanuit de menigte tunnel-fietsers, veelal op weg naar werk of school.

Op de sociale media verschenen filmpjes van stoeten fietsers door de tunnel. De reacties waren juichend, ook uit het buitenland. Nederland en Amsterdam waren voor even weer een lichtend voorbeeld voor de wereld.

De Fietsersbond wil dat er snel besluiten komen over de gewenste bruggen en tunnels voor langzaam verkeer tussen Amsterdam Noord en Centrum. De vergevorderde plannen voor een brug vanaf Java-eiland zijn door ingrijpen van Rijkswaterstaat van tafel geveegd, nadat de gemeente had afgezien van de verplaatsing van de cruise terminal. Nu is er geen enkel plan meer voor vaste IJ-oeververbindingen en intussen raken de ponten steeds meer overbelast.

In de jaren veertig was de IJ-tunnel voorbestemd een fietstunnel te worden. Maar in de hoogtijdagen van de auto werden die plannen aangepast (en een deel van het centrum gesloopt). De tijden zijn opnieuw veranderd en nu propageert Amsterdam zich als een autoluwe stad. Waarom dan nog steeds miljarden investeren in auto- en metroverbindingen en niet in voldoende bruggen en tunnels voor fietsers en voetgangers?

Langer talmen zal leiden tot een permanent langzaam-verkeersinfarct. De IJ-tunnel kan op korte termijn mogelijk verlichting bieden; het proberen waard, al was het maar tijdelijk en in afwachting van betere verbindingen.

Op petities.nl is een petitie gestart: maak van de IJ-tunnel een fietstunnel. De Gemeente Amsterdam wordt daarin verzocht om op zeer korte termijn (een deel van) de IJtunnel geschikt te maken voor langzaam verkeer. De petitie krijgt de steun van de Fietsersbond.

Tekst en foto: Jan Pieter Nepveu



Wij Amsterdamse fietsers

Tegenwoordig heeft elke nieuwe auto een accessoire dat blijkbaar voor veel automobilisten onmisbaar is. Wij, Amsterdamse fietsers, hebben ook beker-, blik- of fleshouders op onze fietsen. Tenminste, dat is wat veel voorbijgangers denken als ze een veilig plekje zoeken voor hun beker, blik of fles.



Van 500 daarvan die op de bagagedragers van Amsterdamse fietsen zijn gedeponeerd en op foto zijn vastgelegd, volgt hier de verdeling naar dranksoort:

Pete Jordan

Soort drank	#	%	Soort drank	#	%
Bier	151	30,2	Iced tea	18	3,6
Koffie	96	19,2	Yoghurtdrank	7	1,4
Frisdrank	81	16,2	Protein shake	3	0,6
Energiedrankje	60	12,0	Melk	2	0,4
Water	59	11,8	Wijn	2	0,4
Vruchtensap	21	4,2			



Autoluw: stadsstraten speerpunt

Leefbare stadsstraten vereisen minder autoverkeer. Dit past perfect in de ambitie van het stadsbestuur voor Amsterdam Autoluw.

Stadsstraten zijn de hoofdstraten in de buurt. Hier zijn traditioneel winkels gevestigd. Door horeca en terrassen worden ze ook steeds meer ontmoetingsplek. Bekende voorbeelden zijn de Kinkerstraat en de Van Woustraat. Maar stadsstraten hebben ook een verkeersfunctie. Voor voetgangers en zeker voor fietsers: vrijwel alle stadstraten zijn onderdeel van het Plusnet Fiets. Prettig doorfietsen dus, op rode asfaltpaden van minimaal 2,5 meter breed. En daar gaat het fout: rijdende en geparkeerde auto's eisen nog steeds te veel ruimte op. Resultaat: drukte, onveiligheid en slechte leefbaarheid.

Binnen ringweg A-10 zijn stadsstraten te smal om alle verkeersdeelnemers hun eigen ruimte te geven. Dan is het onvermijdelijk om keuzes te maken. De gemeente erkent de conflicten tussen verblijven, verkeer, drukte en verkeersveiligheid. Maar weigert tot nu toe keuzes te maken. Het *Onderzoeksrapport Stadsstraten*

uit 2017 bevat geen regels voor prioriteiten, en bepleit aparte oplossingen straat-voor-straat. Een gemiste kans.

Volgens de Fietzersbond is het juist nu tijd om duidelijke keuzes te maken. Veel stadsstraten zijn immers aan groot onderhoud toe. Dit maakt een nieuwe inrichting met minder auto's mogelijk. Zowel horeca als fietsen zitten in de lift. Dit benodigt meer ruimte voor verblijven en maakt fietspaden urgent. Maar bovenal: het gemeentebestuur werkt aan de agenda *Amsterdam Autoluw*. Stadsstraten hebben een kernfunctie in de verkeerscirculatie binnen de A-10. Door juist daar in te zetten op minder autoverkeer, worden hele buurten autoluw. Een kans voor open doel!

Hoe zijn stadsstraten autoluw te maken? De Fietzersbond zet verblijfskwaliteit voorop. Dat vraagt om brede trottoirs en goede oversteek-

baarheid. Laad- en losplekken kan je slim combineren met fietsparkeeren. Bij de verkeersfunctie kiezen we voor fiets en OV, die het meest efficiënt met de ruimte omgaan. Voor fietsers moet het fietspad per richting 3 meter breed zijn. Als sluitpost komen autoverkeer en autoparkeren. Wegens ruimtegebrek zal dit vaak resulteren in eenrichtingsverkeer, als onderdeel van een gewijzigde verkeerscirculatie.

De Fietzersbond deed in haar *Fietsvisie Amsterdam 2025* al voorstellen voor de Kinkerstraat en de De Clercqstraat. Dit kan een perfect voorbeeldproject worden. Volgens de Fietzersbond begint een aantrekkelijk verblijfsklimaat voor voetgangers, fietsers en OV met aanpassing van de verkeerscirculatie. De Fietzersbond stelt voor auto's in West een eenrichtingslus te laten rijden (Kinkerstraat > Bilderdijkstraat > De Clercqstraat/Jan Evertsenstraat). Gecombineerd met het vervallen van autoparkeren biedt dit goede mogelijkheden voor aantrekkelijke, toekomstbestendige straten. Ook buurtbewoners en ondernemers uit de De Clercqstraat willen deze veranderingen. Laat daarom de realisatie van Amsterdam Autoluw daar een voorbeeld stellen!

Tekst: Frans van der Woerd

Foto: MvK



De De Clercqstraat: terrassen en uitlaattgassen.

De *Nota Stadsstraten in een autoluwe, leefbare stad* staat op de website van de Fietzersbond Amsterdam.

Fietsen maken in de klas

Nederland zit te springen om nieuwe technici. Ons dagelijks fietsgebruik is een van de hoogste in de wereld. Waar in een kinderleven begint de interesse voor techniek en wat kan een basisschool hierin betekenen?

Fietswinkel in de klas

Jean Himpert is docent van groep 7 op de Basisschool Oostelijke Eilanden. Ze legde in de klas de link van het verkeersexamen naar techniek met behulp van de fiets. Jean vertelt hoe dat verliep en een deel van de klas heeft zelf uitgelegd hoe ze het project hebben beleefd. De leerlingen zijn rond elf jaar en voor de meerderheid van hen zijn gereedschappen zoals bandenlichters, schroevendraaiers en moersleutels iets nieuws, net als de verscheidenheid aan vormen en maten die nodig zijn bij het werken aan een fiets.

Het is verrassend dat bij de eerste pogingen om een buitenband te demonteren, wordt gezocht naar een schaar. En als dat bij het zoeken naar gaatjes in een binnenband wordt gedacht dat de gaatjes zich in water wel zullen melden zonder de binnenband op te pompen. Het hoort bij elk begin van een ontdekkingsreis, ook in de fiets-techniek. Jean schafte gereedschap aan en dat kreeg elk zijn eigen plek op het gereedschapsbord, net als in een volleverde fietswerkplaats. De klas repareerde de fietsen en maakte zich zo gereed voor het verkeersexamen.

Voor het onderwerp fietstechniek in de klas zijn ook lespakketten te koop. Jean heeft haar opzet echter zelf bedacht en door de leerlingen verder laten uitwerken. Met een uitgebreide checklist controleerde groep 7 de fietsen van andere leerlingen en de lijst met uit te voeren reparaties werd steeds langer. De drukte in de werkplaats liep zo hoog op dat ze een werkrooster opstelden zodat iedereen kon zien wanneer hij dienst had. Groeiende capaciteit vraagt om reclame en daarin voorzag de klas met pakkende slogan op een groot uithangbord: E.H.B.F., Eerste Hulp bij Fietsen. In totaal heeft de klas zo'n 69 fietsen van schoolgenoten voor controle en reparatie onder handen genomen.

Fietsmagazine

De leerlingen hebben in werkgroepen elk van hun eigen kant het onderwerp fiets belicht en artikelen geschreven over allerlei technische en andere aspecten van het fietsen zoals racefietsen en BMX. Ook een bezoek aan en een interview met een echte fietsenmaker is in het magazine opgenomen. Trots lieten de leerlingen het eindresultaat zien dat ze hebben opgeleverd als onderdeel van hun portfolio. De €50,34 welke het resultaat is van de noeste

arbeid wordt geschonken aan Kika en draagt daarmee bij aan een goed doel.

Techniek en samenwerken

En wat hebben de leerlingen er het meeste van geleerd? Natuurlijk over hoe de fiets werkt met zijn techniek. En vooral dat als je iets wilt bereiken, je dat doet door samen te werken. Met projecten zoals die van Jean en haar leerlingen komt het op termijn zeker goed met de interesse voor techniek. Wie volgt?

Tekst: Huub van Schaijk

Foto's: Louis Nagtegaal

Mijn hartelijke dank gaat uit naar Jean en de enthousiaste uitleg van de leerlingen Noah, Marijn, Eden, Lies, Anna, Soufian, Odille, Alice en Olivier namens de hele klas 7b.





Het is de week na 8 april, de dag dat het niet meer mag.

Voordat het zover was werd ik dikwijls aangeklampt door kennissen wanneer die 'gevaarlijke dingen' nou eindelijk van de fietspaden werden geweerd. Ik zei dat er hard aan gewerkt werd door verschillende organisaties, maar dat we helaas nog niks konden beloven. Vervolgens kwam er een relaas hoeveel hinder ze van die snorscooters ondervonden. Ik luisterde en dacht verbaasd: goh, dat ik er niet zo onder te lijden heb mag best een wonder heten. Het is toch mijn dagelijkse kost. Misschien komt het omdat ik vrij strak aan de rechterkant van het fietspad fiets, zodat ze er makkelijk langs kunnen scheuren. Bovendien was ik er op ingesteld dat ze langs me reden.

Heel euforisch was ik daarom niet toen de maatregel eindelijk van kracht ging. Wel had ik me voorgenomen goed om me heen te kijken hoe het verkeer zich in de nieuwe situatie ging gedragen. Zouden er nieuwe gevaarlijke situaties ontstaan?

Op mijn gemak kachel ik op mijn fietsje naar huis en ineens is het 'sjoef' rakelings langs me heen! En van het een op het andere moment voel ik een enorme woede in me opkomen.

"Rot op van dit fietspad!" wil ik roepen, maar daarvoor is het natuurlijk al te laat. Uit onmacht wijs ik nog eventjes met mijn middelvinger naar mijn voorhoofd. Als er vlak daarna weer eentje langs me heen raast, kook ik van binnen. De volgende dag sjeest er een bijna frontaal op me in. Het ging maar net goed, maar de schrik zat goed in de benen.

Zijn ze nu ineens agressiever gaan rijden? En waarom lappen ze de nieuwe regel en masse aan hun laars? En hoe kan het dat ik er nu wél zo giftig op reageer?

Als ik in het Vondelpark ben klamp ik een agent aan. Hij zegt dat ze nog twee maanden de tijd hebben om aan de nieuwe regel te wennen. Daarna kunnen ze pas beboet worden.

Nog dagelijks zie ik ze op het fietspad rijden met de haren wapperend in de wind.

Helmplicht is ook geen pretje, bedenk ik me. Het zit warm aan je hoofd en je kapsel is verprutst.

Reden te meer om de fiets te pakken.

Nu pas ervaar ik hoe hinderlijk en gevaarlijk het is dat ze op de fietspaden rijden. Met name als je ze daar niet meer verwacht. Daarin zit vooral de crux, het is of mijn hersens sinds 8 april in een andere modus zijn gaan staan. De zogenaamde relax modus, de niks meer te vrezen modus, en die moest ik dus nog even uitschakelen.

Vaak werkt het beter om op je hoede te blijven voor gevaar want het loert op je van alle kanten.

Ik ben benieuwd hoe het zal vergaan als er gehandhaafd gaat worden. Als de scooters daadwerkelijk van het fietspad zijn verdwenen hang ik de vlag uit.

Floor Fagel

Postvak in

Speciale OEK

Vanmorgen vond ik een speciale editie van OEK in mijn brievenbus. Ik ken OEK als een blad, waarin vooral gemompd en geklaagd wordt en dat ook nog eens een rommelige opmaak kent. Maar dit speciale nummer is werkelijk heel mooi! Het begint al met die uitdagende foto op het voorblad. De vormgeving is dit keer lekker rustig, eenvoudig, en zo een genot voor het oog. Op de middenpagina's een heuse spread met foto's van fietskratten. Dat is de knipoog die ik doorgaans zo mis in het blad. Mijn complimenten aan de makers! Vandaar mijn verzoek: iedere OEK een speciale editie!

Hans Wisbrun

Dank voor je complimenten over OEK 106. Indien we van iedere OEK een speciale editie maken, is het speciale er snel vanaf. Als hoofdredacteur maak ik me toch even sterk voor de andere edities, die met een vrijwel identieke vormgeving er nu wat bekaaid vanaf komen. Je leest het: zolang het nodig is blijven wij mopperen, klagen en knipogen.

Namens de redactie, Marcel van Kempen

Windbericht

In de vorige eeuw gaf men bij het radioweerbericht ook windkracht en -richting, zodra de wind een rol speelde. Goede informatie is hier vervangen door een wollig automobilistenweerbericht. Men spreekt over 'een onstuimige dag' of zoiets. Alsof de fietser niet moet weten uit welke hoek de wind waait: tegenwind kan de reistijd verdubbelen! Ik wendde mij met dit probleem tot de NPO en kreeg het volgende antwoord:

U vraagt waarom het 'informatieve weerbericht' is afgeschaft. Dat is nooit als zodanig gebeurd. Wel zijn de weerberichten in de loop der jaren bondiger geworden. We willen met het weerbericht een algemeen beeld geven, dat voor een grote groep luisteraars relevant is. Dus met de nadruk op zon, bewolking, regen en de temperatuur. De wind vermelden we doorgaans als die opvallend sterk is. U heeft gelijk dat er fietsers zijn die graag elke dag willen weten uit welke richting de wind waait. Tegenwoordig zijn er tal van manieren om zulke specifieke informatie te verkrijgen: op internet, in weerapps, in uitgebreide weerberichten op radio en tv (de zogenoemde 'weerpraatjes') en ook nog altijd op teletekst pagina 703. Juist daarom vinden wij dat het weerbericht op de radio bondig kan zijn. Dan houden we meer tijd over voor het nieuws. Overigens worden bijzondere omstandigheden, zoals storm en mist, altijd wel duidelijk vermeld. Als de windrichting daarbij van belang is, vermelden we die natuurlijk ook. Bondig? 'Het wordt een onstuimige dag' zeggen kost vier seconden. 'De wind wordt zuidwest kracht 7' kost vier en een halve seconde. Non-informatie en een halve seconde meer voor reclame. Het zal voorlopig niet beter worden.

Aleida Leeuwenberg

OEK 107

OEK 106



Judith Sargentini
@judithineurope

Follow

Het lijfblad van @adamfiets deed empirisch onderzoek en concludeert: rode wijn meer in trek bij Amsterdammers dan witte. Foto's ter bewijs:



3:16 AM - 15 Apr 2019

OEK 105 en 106 in Het Parool

"De vraag is dus waarom het tijdschrift van de Fietsersbond, Oek (Op Eigen Kracht), in november door de staf van Dijkma werd belemmerd om een foto van de fietsende wethouder te publiceren. 'Voor publicatie van een fietsende Dijkma kregen wij van het gemeentelijk departement communicatie geen toestemming', schreef de hoofdredacteur van het magazine in zijn column aan de lezers. Wat er vervolgens gebeurde, is nog frappanter. Toen deze krant voorzichtig bij de staf van Dijkma informeerde waarom zij zo beducht was voor een foto op de fiets, werd ons te verstaan gegeven dat er sprake was van een misverstand. Blijkbaar was er achter de schermen paniek uitgebroken want in het volgende nummer van Oek, in maart, was plotseling wel een foto van een verbeterde stoempende Sharon Dijkma te zien, op een knalgroene fiets. Ze was afgebeeld in een mooie jurk, een kledingstuk waarvan iedereen weet dat het veel geschikter is voor de achterbank van een dienstauto dan voor een Amsterdamse stadsfiets. Het beeld en de realiteit komen niet overeen. Een authentieke blunder."

Ruben Koops, Republiek Amsterdam

Verbeterd stoempend? Zie haar vriendelijke blik naar voren, haar rechte rug, haar gestroomlijnde benen, haar linkerhand nonchalant een pasje vasthoudend op het stuur liggen. Het stuk bevat veel feitelijke onjuistheden en aannames. Met de jurk als apotheose voor de knallende afsluiter. Beeld en tekst komen niet overeen, luchtfietsen in optima forma.

Marcel van Kempen





Wibautstraat



Marnixplein

Knelpunten onderzoek

Fietsers en voetgangers kunnen elkaar lelijk in de weg zitten. Daarom zijn bij wijze van proef een paar kruispunten aangepast. Op de Wibautstraat / Eerste Oosterparkstraat liggen sinds kort verhoogde kruisingsvlakken bij de zebra's. Op de Hoofdweg / Jan van Galenstraat zijn de zebra's verwijderd en zijn blauwe pijlen aangebracht

in de voorrangrichting van fietsers. De maatregelen horen bij een onderzoek naar het functioneren van fiets- en voetgangerskruisingen. Zebra's over fietspaden werken niet altijd goed en de voorrang tussen fietsers onderling is regelmatig onduidelijk.

Opgeloste knelpunten

Centrum

Het Marnixplein is ingrijpend gewijzigd ten behoeve van het OV. Naast negatieve effecten heeft dat voor fietsers ook een enkel positief resultaat. Wie vanaf de Zaagpoortbrug recht oversteekt, mag voortaan aan de overkant linksaf over een stukje nieuw tweerichting fietspad naar de Westerstraat en hoeft dus niet meer te spookfietsen.

Noord

Het veilig stallen van je fiets is voortaan ook mogelijk bij station Noord, in een nieuwe, grote, bewaakte stalling. De eerste 24 uur zijn gratis. Er is plaats voor 1300 fietsen. Mede op aandringen van de Fietsersbond kan er gebruik worden gemaakt van de OV fiets. De routes van en naar de stalling behoeven nog verbetering.

Oost

Nadat je vanuit de Indische Buurt over de nieuwe brug van de Valentijnkade naar de Oosterringdijk bent gefietst, kun je tegenwoordig over een nieuw, breed en geasfalteerd fietspad naar beneden zoeven, zo het Sciencepark in. Daar liggen, aan weerszijden van de Mac Gillavrylaanlaan, tweerichting fietspaden. Minpuntje daar is alleen dat ze zijn voorzien van 'pas op losliggende tegels!'

Bij het Amstelstation is een vernieuwde bewaakte fietsenstalling geopend met plaats voor 3300 fietsen (voorheen 1100). De eerste 24 uur zijn gratis. Over vrijliggende, breed geasfalteerde tweerichting fietspaden is de stalling uitstekend te bereiken. Wel jammer dat alle oversteken in de omgeving voorzien zijn van bloedirriterende, volstrekt nutteloze stoepranden.

Valentijnkade



Amstelstation





Zamenhofstraat



Haarlemmerweg

Nieuwe knelpunten

Centrum

De ingrijpende wijziging van het Marnixplein ten behoeve van het GVB heeft voor fietsers met name negatieve effecten. De oversteek langs de Marnixstraat naar het zuiden is te ver uitgebogen, waardoor fietsers en rechtsafslaande automobilisten geen zicht hebben op elkaar. De flauwe bocht, bedoeld voor bussen, maakt hardrijden voor auto's mogelijk. De oversteek is toch al buitengewoon ingewikkeld, met verkeer uit allerlei richtingen. Evenmin makkelijk is het linksaf slaan vanuit de Westersstraat de Marnixstraat in. En nog wat: bij het oversteken hobbelt je ook hier weer over volstrekt zinloze randen.

Noord

De Zamenhofstraat tussen Oostveer en Vliegenbos is voorzien van een bizarre belijning: brede rode fietsstroken met daartussen een smalle rijbaan, voorzien van een middenstreep die auto's dwingt om half op de fietsstrook te rijden.

Zuid

De verbouwing van het Haarlemmermeer circuit gaat een nieuwe fase in. Autoverkeer van noord naar zuid rijdt de komende tijd door het midden van de rotonde (o nee, een rotonde is het officieel niet meer). Dat maakt de kruising aan de zuidkant, waar het ontnemen aan

fietsers van de voorrang problemen gaf, eenvoudiger. Er volgen hierna nog meer bouwfases, totdat er een rond plein ligt dat geen rotonde meer is en waar de Amstelveenseweg voorrang heeft, wat naar verwachting nieuwe knelpunten oplevert.

Auto's krijgen plek in de stalling bij NS Zuid. De tot heden zo voorbeeldige fietsvoorziening onder het Zuidplein wordt gedeeltelijk omgebouwd tot autogarage. Mede-eigenaar WTC had al een deel afgeschermd voor eigen gebruik en maakt dat nu fietsvrij. Ook ten gevolge van een renovatie zullen fietsplekken verdwijnen. Daarnaast wordt er extra ruimte geclaimd voor OV-fietsen. Van de huidige 2.600 algemene fietsplekken zullen er duizend over blijven. Tussen 2022 en 2028 (bouw Zuidasdok) wordt dan ook aan de noordzijde van het station als vanouds een fors tekort aan fietsparkeerplekken verwacht.

Oost

De omgeving van het Amstelstation neemt definitieve vormen aan. Maar de route tussen de Berlagebrug en de Overzichtsweg, die voorheen vrij was van verkeerslichten, telt er nu, met de komst van het nieuwe bus- en tramstation, drie.

Archangelweg



Amstelstation





Gerbrandypark Burg. Fockstraat: wachten voor auto's.

West

De fietsoversteek Westerpark / Houtmanstraat richting de Spaarndammerstraat wordt sinds de opening van de Spaarndammertunnel regelmatig versperd door de rij wachtende (vracht) auto's voor de verkeerslichten bij het Nassauplein. De voorrang die fietsers hier eigenlijk behoorde toe te komen, hebben ze helaas niet gekregen.

De oversteek Archangelweg-Oostzaanstraat wordt gemist. Hier was ooit een prima fietsoversteek richting de Gamma en het 4e Gymnasium. Meteen na de opening van de Spaarndammertunnel ontstond al een olifantenpad. Daar heeft de wegbeheerder een soort ijzeren gordijn opgericht. Fietsers en voetgangers wijken nu uit ondanks de talrijke verbods- en waarschuwborden naar een bus-doorsteek ter hoogte van het Amsterdam Art Hotel.

Bij de (langdurige) werkzaamheden aan de Haarlemmerweg wordt het fietsers die ter hoogte van de Admiraal de Ruyterweg oversteken, lekker moeilijk gemaakt.



Gerbrandypark Burg. Eliasstraat: nu nog voorrang voor fietsers.

Er ontbreekt een goede route tussen de noordoost en zuidwest hoek, waar de drukke route richting Bos en Lommerplein aantakt. Bijgevolg rijden veel fietsers tegen de richting in langs de oostzijde van de Admiraal de Ruyterweg en zien fietsers naar en van het Bos en Lommerplein zich genoodzaakt de afzettingen te negeren.

In het Gerbrandypark krijg je als fietser binnenkort geen voorrang meer op de kruising met de Burgemeester Eliasstraat. Die voorrang zou namelijk verwarrend zijn omdat je geen voorrang hebt op de volgende kruising met de Burgemeester Fockstraat. Uniformeren, wordt dat genoemd. Het is de wereld op z'n kop! De regionale (plusnet) fietsroute door het Gerbrandypark behoort juist meer bescherming te krijgen. In plaats daarvan krijgen de te hard rijdende auto's op alle kruisingen met het Gerbrandypark ruim baan.

Tekst: Jan Pieter Nepveu

Foto's: Louis Nagtegaal en MvK

(vervolg van pag.10 Knip Eenhoornsluis)

Dat maakt het voor auto's een stuk minder aantrekkelijk, en voor iedereen dus rustiger in de Haarlemmerstraat én op de Korte Prinsengracht.

Die ingreep hoeft niet te wachten op een nieuwe fietsroute over de Haarlemmer Houttuinen, die de Haarlemmerstraat en -dijk moet ontlasten. Immers de realisatie van die (fiets)route duurt nog jaren, zeker als het Prinsengracht viaduct gesloopt gaat worden, wat nu het gemeentelijk plan is. Die Haarlemmer Houttuinen fietsroute verbinden met het Westerpark vergt bovendien een nieuwe fietsbrug over het Westerkanaal om het Nassauplein

te mijden, een dure ingrijpende fietsverbetering, die ook niet van vandaag op morgen gerealiseerd is.

Fietspad beter aan spoorzijde

Fietsers moeten volgens de gemeentelijke plannen, op de hoek Marnixstraat – Haarlemmer Houttuinen schuin oversteken naar de huizen zijde, want een fietspad aan de spoorzijde blijkt om vage redenen onmogelijk. De fietsroute aan de huizenkant maakt de keuze voor een vervolg over Haarlemmerdijk en Haarlemmerstraat heel aantrekkelijk (ook omdat die verkeerslichtvij is, itt de route over de Haarlemmerhouttuinen). Maar de gemeente wil die route juist ontmoedigen. De route

aan de spoorkant sluit veel beter aan op de Westerdokskade, naar IJ en de ponten. Het maakt de Haarlemmer Houttuinenroute daarmee aantrekkelijker dan de Haarlemmerstraat, en zal beter het door de gemeente gewenste effect opleveren.

Roland Haffmans



Sprong over het IJ of Sprong in het IJ?

Haringen in een ton: wie regelmatig in de spits met de fiets het IJ over moet, kent het gevoel op de pont wel. Dagelijks steken 80.000 mensen het IJ en Noordzeekanaal over, in zo'n 1.000 pontvaarten op een van de drukste vaarwegen van Europa.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en gemeente discussiëren al decennia over hoe fietsers in de toekomst het IJ over moeten. Over één ding zijn ze het eens: zo kan het niet langer. De afgelopen jaren kwamen de levens van fietsers vier keer in gevaar door een aanvaring van een binnenvaartschip met een pont, en op 29 mei ging de stad bijna op slot omdat de ponten niet voeren. De Fietzersbond zet zich actief in voor vaste IJ-oeververbindingen. De recente geschiedenis in vijf sleutelmomenten.

Oktober 2014

Sander Groet, eigenaar van de A'dam toren, schrijft met Sandra den Hamer (Eye) en Touria Meliani (Tolhuistuin, nu wethouder Cultuur) een brandbrief in het Parool: de ontwikkeling van de noordelijke IJ-oever gaat zó snel dat een brug over het IJ nodig is. Ongewijzigd beleid zal leiden tot een enorm verkeersinfarct. In een afspraak met Eric van der Burg (VVD) wordt de basis gelegd voor een groot onderzoeksproject van de gemeente naar betere IJ-oeververbindingen: de Sprong over het IJ. Dit begint met een brainstorm onder publiek en experts om alle mogelijkheden in kaart te brengen. De animo hiervoor is groot, er worden 77 ideeën ingebracht van ponten tot tunnels en bruggen in alle soorten en maten.

Juli 2017

In de gemeenteraad wordt tot een pakket van 5 maatregelen besloten: verbetering van de centrale veerverbindingen, een nieuw metrostation Sixhaven, de Javabrug, een brug of tunnel bij het Stenen Hoofd en een voetgangerstunnel bij het Centraal Station. De Fietzersbond pleitte in inspraakreacties voor centrale vaste oeververbindingen zonder roltrappen of -paden, zoals een Eyetunnel vanaf de Westerdokskade naar de Van der Pekbrug. Voorwaarde voor de Javabrug is de verplaatsing van de cruiseterminal naar de Coenhaven, zodat cruiseschepen niet meer hoeven te keren naast de brug. Voorafgaand aan het besluit, in 2016, heeft een team van experts van Rijkswaterstaat vastgesteld dat de Javabrug veiligheidsrisico's heeft voor schepen, maar dat deze met maatregelen kunnen worden ondervangen. Minister Schultz van Infrastructuur wil een tunnel in plaats van de Javabrug, maar erkent dat de keuze tussen bruggen en tunnels aan de gemeente is. Wel dreigt ze in een brief dat de brug een "Mont Ventoux" zal worden met een doorvaarthoogte van 11.35 meter.

Mei 2018

Een nieuw gemeentebestuur treedt aan en zet meteen een streep door de nieuwe cruiseterminal in de Coenhaven: cruiseschepen zijn slecht voor het milieu, en in het



havengebied moeten 50.000-70.000 woningen komen. In juli vraagt de gemeente Rijkswaterstaat om advies over het ontwerp van de Javabrug en krijgt een ongekend fel antwoord: de Javabrug in elke vorm is onveilig voor scheepvaart, bouw in plaats daarvan een tunnel. Bemiddeling noch toepoverleg tussen wethouder Dijkema en Rijkswaterstaat mag baten: gemeente en Rijkswaterstaat zijn uitgepraat. Wel wordt in het najaar besloten tot een commissie van externe experts, die een advies zal uitbrengen over de ontwikkeling van de IJ-oeveren en bijbehorende oeververbindingen.

Februari 2019

In Den Haag wordt een concept-rapport van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met onder andere de Fietzersbond besproken, over verhoging van alle bruggen over buiten-IJ en Amsterdam-Rijnkanaal tot 11.35 meter, de "Mont Ventoux" hoogte. Ook het beleid voor oeververbindingen in Amsterdam en Rotterdam in de komende eeuw staat erin: tunnels krijgen vanaf 2019 de voorkeur boven bruggen, zowel bij nieuwe verbindingen als vervanging van bruggen. De vraag van de Fietzersbond over wie hierin de besluiten neemt leidt tot een wijziging: de voorkeur geldt slechts waar het ministerie beslist, met de bevestiging per e-mail dat de gemeenten in Amsterdam en Rotterdam beslissen. In juni besluit de minister dat de hoogte van de bestaande bruggen 9.10 meter blijft. De kosten van verhoging zijn een veelvoud van de opbrengsten. In het rapport en de brief van de minister worden

oeververbindingen voor fietsers niet apart besproken, over de pontproblemen wordt met geen woord gerept.

Mei 2019

De pontschippers gaan staken op 29 mei, een fietsinfarct dreigt. De Fietzersbond pleit voor openstelling van de IJtunnel om dit te voorkomen, en tot ieders verbazing besluit wethouder Dijkema meteen om dit te doen. Het wordt een fietsfeestdag in Amsterdam: de eerste vaste fietsverbinding tussen Amsterdam Noord en het Centrum is, voor het eerst sinds 2004, een feit. Voor slechts een dag, maar tienduizenden fietsers laten de enorme waarde van een vaste fietsverbinding zien.

Het vervolg

Nog voor het zomerreces zal de commissie van experts worden gepresenteerd. De Fietzersbond en schippersvereniging Schuttevaaier zullen hen naar verwachting in september 2019 ontvangen aan de IJ-oeveren. De commissie krijgt belangrijke nieuwe feiten tot haar beschikking: nu ontbrekende gegevens over hoogte en breedte van schepen op het IJ. De Fietzersbond zal bij de commissie pleiten voor een specifiek advies voor oeververbindingen voor fietsers, zowel tunnels als bruggen. Alleen dan leidt het advies tot goede verbindingen voor fietsers. Eind dit jaar wordt het advies verwacht, en kan het IJ klaar gemaakt worden voor het verkeer van de 21e eeuw.

Ed Eringa

Prijsvraag: Wat is de locatie van deze fietsenstalling?

Stuur uw oplossing naar oe kredactie@fietzersbondamsterdam.nl en maak kans op de nieuwste editie van Metro-poolregio Amsterdam op de fiets. De OEK redactie wenst u een fijne fietszomer!



Foto: MvK

Autorijden

“Dat betekent zakken”, zei hij vanaf de bijrijdersstoel.

“Bedoel je, omdat die fietser ons geen voorrang gaf?” vroeg ik.

“Nee, omdat jij voorrang had en voor haar stopte.”

We zijn in Amsterdam West waar de Jan Evertsenstraat overgaat in de Admiraal de Ruijterweg.

“Maar als ik niet gestopt was, had ik haar aangereden.”

“Dat is niet jouw probleem. Als je tijdens het examen voor iemand stopt die voor jou moet stoppen, zal de examinerator je laten zakken.”

Ik krijg geen hoogte van de logica van mijn rijinstructeur. Als ik de fietser aanrij, slaag ik voor het examen? Maar als ik stop, zak ik?

Hoewel ik al 20 jaar geleden mijn rijbewijs gehaald heb, neem ik nu mijn allereerste rijlessen ooit. En heel wat keren trek ik in twijfel wat ik leer.

Na geëmigreerd te zijn naar fietshemel Amsterdam, 17 jaar geleden, was ik ervan uitgegaan nooit meer auto te zullen rijden. Ik was dik tevreden met fietsen in Amsterdam, en met de trein als ik buiten de stad moest zijn. En toen meer dan 10 jaar geleden mijn Amerikaanse rijbewijs vernieuwd moest worden, liet ik het verlopen. Met genoegen.

Toen trouwde ik met een Finse. En dat betekende met haar tijd doorbrengen in een rustieke blokhut in het Finse bos. Voor dagelijkse verplaatsingen wandelden we door de bossen (bosbessen en paddenstoelen plukkend), fietsten heuvels op en af over onverharde wegen of staken met de roeiboot het meer over. Maar vanaf Helsinki is het 2½ uur met de auto, en de dichtstbijzijnde supermarkt is 30 kilometer verderop. En dus komt het samenzijn in de rust van het bos – enigszins ironisch – neer op je afhankelijk maken van een auto. Al een paar jaar heeft mijn vrouw me duidelijk gemaakt dat ze niet de enige wil zijn die van en naar de blokhut rijdt. En daarom kwamen we overeen dat ik weer een rijbewijs zou gaan halen. Vandaar dat ik nu

rijles neem in Amsterdam – waar ik nog steeds niet van plan ben ooit auto te rijden – om me in landelijk Finland te kunnen verplaatsen.

Toen ik 18 was kreeg ik in San Francisco, waar ik woonde, een rijbewijs na niet meer dan 1 uur rijervaring achter het stuur. Mijn oudere zus gaf me zo’n 30 minuten les, mijn vader deed het nog korter op een parkeerplaats. En toen ging ik op voor het examen, aan het eind van de middag op een vrijdag. De examinerator leek er op gebrand van z’n laatste examen van de week een vlugger-tje te maken en aan z’n weekend te beginnen. Hij liet me ongeveer 10 minuten rond het examengebouw rijden. Helemaal goed, zei hij, al was ik voor één stopbord niet volledig tot stilstand gekomen. Ik was geslaagd. Ik betaalde de \$25 voor het rijbewijs en werd, wat de staat California betrof, een officieel bevoegd automobilist. Omdat ik me bewust was van mijn eigen gebrek aan rijervaring, hield ik daar als fietser in Amerika altijd rekening mee. Veel Amerikanen hebben geen idee hoe ze in hun auto met fietsers rekening moeten houden: ze wijken niet voor ze uit, passeren rakelings, hebben überhaupt geen oog voor ze.

Tijdens mijn lessen om weer automobilist te worden, doe ik m’n best een chauffeur te zijn die goed op fietsers let. Ik wil een veilige bestuurder zijn, al moet ik toegeven dat ik me ook een beetje schaam om door fietsers achter het stuur te worden gezien. Ik wens niet door hen als een gevaar beschouwd te worden, als een onnozele, als de vijand. En dus lach ik ze toe. Ik heb naar ze gezwaaid. En ik wijk voor ze uit. Te vaak en – in de ogen van mijn instructeur – onnodig.

“Als je dat op het examen doet, zak je,” is zijn mantra.

Maar nu rijd ik liever met een boog om fietsers heen en neem de kans voor lief voor het examen te zakken. Maar als ik zak, vrees ik daar anders over te denken...

Pete Jordan



SNORFIETS op RIJBAAN

Ate