

# OEK

*Op eigen kracht*  
Blad van de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond

nummer 76  
oktober 2008



**Lijnen  
&  
Blokken**

**Lang Leve  
de  
Marnixstraat!**

**Opgeloste  
& nieuwe  
knelpunten**

# Colofon

De OEK (Op eigen kracht) is een uitgave van de Fietsersbond, afd. Amsterdam. Het blad verschijnt 3 keer per jaar in een oplage van 5000, en wordt gratis toegezonden aan alle Amsterdamse leden.

Het overnemen van artikelen is mogelijk na schriftelijke toestemming van de redactie.

De volgende OEK verschijnt 25 februari 2009. Bijdragen (lieft digitaal) zijn welkom tot 15 januari 2009 o.v.v. "kopij OEK".

## Adresgegevens

WG-plein 84, 1054 RC Amsterdam

T: 020-6854794

E: amsterdam@fietsersbond.nl

I: www.fietsersbond.nl/amsterdam

Postbank: 3621877 tnv Fietsersbond Amsterdam

Bezorging: oek@fietsersbondamsterdam.nl

In de regel is het kantoor geopend van maandag t/m donderdag van 10.00 tot 17.00 uur.

Soms zijn we er niet. Wil je zekerheid dat er iemand is, bel dan even: 020-6854794

## Onderafdelingen

### Amstelveen:

p/a Erasmuslaan 96, 1185 BJ Amstelveen

Email: amstelveen@fietsersbond.nl

### Diemen:

p/a Tapijtschelp 10, 1112 DS Diemen

Email: diemen@fietsersbond.nl

## Aan dit nummer werkten mee:

Teeja Arissen, Monique van Evelingen, Pete Jordan, Johan Kerstens, Marjolein de Lange, Anne-Mariken Raukema, Fred Redemeijer, Cor Roof, Govert de With, Wendy Zander

Foto's: archief Fietsersbond, afd.

Amsterdam (tenzij anders aangegeven)

Druk: Dijkman Offset / Diemen

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

### Lid worden

De minimumcontributie incl. tijdschrift

*Vogelvrije Fietser* is € 26,- per jaar

Zie: www.fietsersbond.nl

## Extra AALV (Algemene Ledenvergadering afdeling Amsterdam)

Op **woensdag 26 november** is er een extra ledenvergadering. Deels voor praktische zaken, zoals de benoeming van de kascontrole-commissie en afspraken met het landelijk bureau die we vast willen leggen. En als we dan toch bij elkaar zitten, is het een mooie gelegenheid om te praten over hoe we verder gaan met de afdeling, en met PR, ledenwerving en ledenbehoud. Als je mailt dat je komt (amsterdam@fietsersbond.nl) kunnen we je de definitieve agenda sturen.

**Aanvang:** 20:00 uur

**Plaats:** Kantoor Fietsersbond, WG-plein 84

*Op woensdag 21 januari 2009 is de reguliere AALV*

## Website

Nieuw op onze website is een discussiepagina waar iedereen z'n mening kan geven over discutabele kwesties. Zelf kwesties aan de orde stellen kan ook. We hopen de leden op deze manier meer te betrekken bij de meningsvorming over zaken die in Amsterdam spelen.  
[www.fietsersbondamsterdam.nl](http://www.fietsersbondamsterdam.nl)

## Rectificatie

*In de vorige Oek hebben we verzuimd bij de bovenste foto op pagina 12 te vermelden dat hij gemaakt is door Kees Stoffels.*

## In dit nummer:

- 3 Uit de auto op de fiets!
- 4 Havenfietsen
- 5 Student laat zich moeilijk verleiden
- 6 Duurzaamheid op de Veemarkt
- 7 Leve de Marnixstraat
- 8 Nieuwe fietskaart Zuidoost
- 9 Nieuws
- 10 Amsterdamse canon
- 11 De Alpe d'Hu(z)es op
- 13 Een leven lang fietsen
- 14 Vijf groene routes / MvE
- 15 Lijnen en blokken
- 16 Hoe staat het met de Zuidas?
- 17 Fietsfamiliebedrijven
- 18 Heus, CITO heeft het
- 19 Fietsinleveractie in Zuideramstel
- 21 Fietsknelpunten
- 23 Column Pete Jordan
- 24 Mede dankzij de Fietsersbond

## Voorkant:

Deze zomer nog kon je je hart ophalen aan het waterballet op de Hogesluisbrug. Weinigen zullen beseft hebben dat dat nu voorgoed voorbij is. De brug wordt opgeknapt en het sproeien met water is daarna niet meer nodig.

## Klachtennummers

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

- Amstelveen	5404911
- De Baarsjes	5898686
- Bos & Lommer, alg. nr	5812711
- Centrum	5519555
- Diemen	3144888
- Geuzenveld / Slotermeer	
(gratis)	0800-0231122
- Noord west	6330481
midden	6355500
oost	6368748
- Oost/Watergraafsmeer	7744480
- Osdorp	5180701
- Oud-West	5893682
- OuderAmstel	4962174/5
- Oud-Zuid	2521252
- Slotervaart (gratis)	0800-0233769
- Uithoorn	0297-543111
- Westerpark, alg. nr.	5810400
- Zeeburg (gratis)	0800-9332874
- Zuideramstel (9.30-10.30 uur)	
Buitenveldert	5464520
Rivierenbuurt	5464316
Zuidas	5464526
- Zuidoost	5670222

- **Fout geparkeerde auto's** 5530333
- **Storing straatverlichting** 5972626
- **Fiets-bewegwijzering:** 5972626  
o.v.v. locatie en paal- of bordnummer  
(ook doorgeven aan de Fietsersbond, afd. Amsterdam, 020-6854794)
- **Wegdek op trambanen:**  
infraservice@gvb.nl (cc aan amsterdam@fietsersbond.nl)
- **Storing verkeerslichten:**  
licht@fietsersbondamsterdam.nl  
o.v.v. kruispunt + rijrichting

# Uit de auto op de fiets!

## Actieweek Fietsbeloning op het traject Zaanstad-Amsterdam

**Hoe krijg je mensen uit hun auto en op de fiets naar het werk? Die vraag stond centraal bij de organisatie van de Actieweek Fietsbeloning van 22 tot 26 september. Alleen winst in tijd en/of geld kan mensen blijvend overhalen om vaker te fietsen, wordt wel gezegd. Voor ons aanleiding om deze stelling eens (kortdurend) uit te testen. Voor het eerst in de geschiedenis werd fietsen naar het werk zo expliciet financieel beloond. Hieronder een tussenstand.**

### Fietsen belonen

Gedurende de actieweek kon iedereen die boven het IJ woont en eronder werkt, €5 per dag verdienen met fietsen. Zij moesten dan 's ochtends tussen 6.30 uur en 9.30 uur hun uitgeprinte barcode laten scannen bij één van de twee checkpoints (resp. bij opgang Hempont en NDSM veer). Deze twee veren zijn o.a. gekozen omdat de meeste mensen op het traject Zaanstad-Amsterdam één van deze twee punten passeren op hun fietstocht naar het werk. Verder was invullen van een vragenlijst voorwaarde voor uitbetaling. De antwoorden moeten inzicht geven in de factoren die een rol spelen bij (kiezen voor) fietsen naar het werk en het belang van een beloningssysteem daarbij. Ook weten we dan hoeveel automobilisten zich hebben laten overhalen om tijdens de actieweek de fiets te nemen naar het werk. Mensen die altijd al fietsen op dit traject beloonden we als ze dat wilden ook. Eén reden was dat we wilden voorkomen dat deze mensen ineens allemaal de auto zouden nemen...

### File bestrijden

De actieweek is georganiseerd in het kader van het project Fiets filevrij!, onderdeel van het FileProof programma van het ministerie van Verkeer en Waterstaat met filebestrijding als belangrijkste doel.

Naast concrete acties zoals deze zijn ook structurele verbeteringen aan de route Zaanstad-Amsterdam onderdeel van het project. Daardoor moet de fietsroute de komende jaren beter, rechtstreekser en dus sneller worden (tijdwinst!). De fietsroute Zaanstad-Amsterdam is één van de vijf kansrijke routes die deel uitmaken van het project. Mensen fietsen vooral naar hun werk als dat dichtbij is (tot 7,5 kilometer). Maar uit onderzoek blijkt dat men ook best langere afstanden wil fietsen als fietspaden en routes goed zijn. Vijftien kilometer blijkt dan geen probleem.

Eind augustus is begonnen met het bekend maken van de actie. De website [www.fietsfilevrij.nl](http://www.fietsfilevrij.nl) was inmiddels in de lucht en we hebben vooral bedrijven in Westpoort en Teleport in Amsterdam actief benaderd. We verwachtten dat daar een belangrijk deel van onze doelgroep werkt, mensen die gewoonlijk de auto kiezen als voornaamste vervoermiddel. Uiteraard zijn de betrokken veerdiensten, GVB en Connexxion ook op de hoogte gesteld. In de periode vlak voor de actieweek is er geflyerd op de veren. We hebben alle leden van de Fietsersbond in de Zaanstreek en Amsterdam-Noord informatie over de actie toegestuurd.

Voor het daadwerkelijk registreren van de

fietsende deelnemers hebben we diverse mogelijkheden bekeken, zoals het gebruik van chips en RFID (radio frequency identification). Uiteindelijk hebben we, ook vanwege de kosten, gekozen voor het simpeler scannen van barcodes. In de Amsterdamse Pijp kwamen we een bedrijfje op het spoor dat barcodes koppelt aan gegevens in een database. Zij hebben zo'n database aan de website [www.fietsfilevrij.nl](http://www.fietsfilevrij.nl) verbonden, zodat geïnteresseerden zich konden inschrijven en vervolgens hun barcode uitprinten. Tijdens de Actieweek hadden sommige deelnemers hun barcode zelfs geplastificeerd en op hun fietsbak geplakt (foto linksonder). Het scannen verliep vlot door medewerkers van datzelfde bedrijf (foto rechtsonder). Gaandeweg bleek uit de database dat deelnemers van veel verder kwamen gefietst dan we eerst gedacht hadden. Een afstand vergelijkbaar met Castricum-Amsterdam was geen uitzondering! De actieweek is, behoudens een kritische noot hier en daar, met enthousiasme ontvangen. Iedere poging om de automobilist tot fietsen te bewegen lijkt daarmee gerechtvaardigd.

Op de laatste actiedag hebben we de vragenlijst verstuurd naar de ruim 1000 deelnemers die één of meer dagen gescand zijn op de checkpoints. En nu maar hopen dat daar flink wat 'nieuwe fietsers' bijzitten... Zodra we meer weten brengen we u op de hoogte.

Wendy Zander

Mede-organisator namens de Fietsersbond van de Actieweek Fietsbeloning

Voor meer informatie over het project *Fiets Filevrij!*: [www.fietsfilevrij.nl](http://www.fietsfilevrij.nl)



foto's Wendy Zander

# Havenfietsen

**Had wethouder Freek Ossel die woensdagmiddag geen dubbele afspraak gemaakt, dan waren de vier nieuwe fietsroutes door het westelijk havengebied in augustus al een publiek feit. Blijft dat het havenbedrijf de sympathieke routes in een handig en mooi kaartje gratis verstrekt. Hup, op de fiets voor een korte of langere tocht.**

Het Havenbedrijf heeft vier routes uitgezet die je moeiteloos aaneen kunt schakelen voor een alles-in-één tocht. De Stadhavenroute ligt het dichtst bij het centrum en is vijf kilometer. Wie los de Hemhavenroute fietst, peddelt er twaalf. Nog meer in westelijke richting ligt de Westhavenroute, 16 km lang. De Ruigoordroute tenslotte begint bij station Sloterdijk en leidt je via snackbar René, een visdiveenkolonie en de rioolwaterzuivering naar Ruigoord. Terug gaat het door het mooie gebied van Spaarnwoude, langs een tweede uitspanning (het Houtrak), een paddenpoel, een uitkijktoren, het Geuzenbos, een stuk langs de oudste spoorlijn van Nederland en dan door de Brettenzone terug naar Sloterdijk. Wie vandaar uit naar het Centrum wil, stapt over op de blauwe Hemhavenroute en vervolgt op de oranje Stadhavenroute via het Westerpark.

Toen ik daar fietste werd ik overdonderd door de hoeveelheid routebordjes. Goed, die vertrouwde wit-rode van de ANWB staan er al lang; wij richten ons op de Havenroutes. Dan zijn er ook nog de betonnen paaltjes in de Brettenzone en de borden van de LF Flevoroute die voor afleiding zorgen.

De vijfslagfolder, met op de ene kant vier korte karakteristieken van de routes en op de andere een overzichtelijke kaart van het gebied, zorgt er met de bordjes voor dat degene die een of meer tochten wil maken,

nauwelijks kan verdwalen. En dat is prettig voor wie nieuw is in Amsterdam, eens een andere dan de doorgaans toeristische tochten wil maken, of gewoon iets heeft met bedrijvigheid, beweging en bulk. Want vrijwel alles is groot in het westelijk havengebied: de enorme kolenoverslag van de Nuon waar de Hemhavenroute langs leidt, de bouw- en bulkbedrijven, de kolossale gebouwen bij Sloterdijk, het afvalverwerkingsterrein van Gansewinkel, de handelsmaatschappijen die doen in scheepsbenodigdheden, waterpompen en 'appendages' (buisen, bochten, kleppen, ventielen etc. voor de scheepvaart), of doen aan dekschuitenverhuur en sleep- en duwvaart. Ook de straatnamen verwijzen naar grote gebieden: Dantzigerkade, -bocht en -gracht, Sonthaven en (Nieuwe) Hemweg. Meer van menselijke proportie zijn zijstraten zoals de Octaanweg, Kajuitweg, Dukdalfweg en Ankerweg.

Wie vanuit de stad een of meer routes wil fietsen, begint het beste op de hoek van de Houtmankade en de Tasmanstraat, vlakbij



waar de Distelveerpont vertrekt. Het informatiebord dat daar zou staan, heb ik gemist, maar het kaartje is helder genoeg. Verrassend zijn de verschillende uitstapjes naar pieren die 'uitkijkpunt' heten. Soms kijk je ver, soms heb je alleen een beperkt maar wel indrukwekkend zicht op wat de haven in bedrijf is. Mijn eerste stop is de Haparrandadam verwijzend naar een havenstad op de grens van Zweden en Finland. Het moet hier goed picknicken zijn. Vier parkeerplaatsen voor auto's – waarschijnlijk bedoeld voor sportvissers die vanuit hun heilig koetje de dobber in de gaten houden – en voor Amsterdamse begrippen heel veel nietjes om je fiets aan vast te zetten. Het is een attent gebaar van de Amsterdamse haven.

Behalve aan de grootindustrie besteedt de beschrijving ook aandacht aan flora en fauna (lisdoddes, rugstreeppadden) en aan helofytenfilters om afvalwater te zuiveren.

Zie ook: [www.portofamsterdam.nl](http://www.portofamsterdam.nl)

tekst/foto: AMR



## Ingezonden brief

Op blz. 9 van OEK 75 wordt melding gemaakt van nieuwe fietsparkeervakken bij winkels. Op zichzelf een goed idee. Maar die fietsen staan nergens aan vast, dus er hoeft maar een vrachtwagentje langs te rijden en hup, alle fietsen erin. De gemeente had er beter aan gedaan meteen fietsenrekken te plaatsen. Gaat de Fietsersbond hierin nog actie ondernemen?

Nettie Roes (ingekort door de red.)

## Reactie Fietsersbond

*Uw voorstel om fietsenrekken te plaatsen lijkt alleszins redelijk. Daar kunnen immers fietsen aan vastgemaakt worden en dat voorkomt diefstal. In het ideale geval, met een zee van ruimte is dat ook altijd onze wens.*

*Maar in een krappe stad als Amsterdam is de ruimte vaak beperkt. Fietsenrekken in de fietsparkeervakken bij winkels komen al snel vol te staan met fietsen van bewoners en andere langparkeerders. Klanten van de winkels kunnen hun fiets dan weer niet kwijt en de kans is groot dat ze hem ergens neerzetten waar hij anderen in de weg staat.*

*Daarom kiezen wij op krappe plekken bij winkels voor fietsparkeervakken zonder rekken. Fietsers kunnen hun fiets er weliswaar niet vastmaken, maar ze vinden er wel een plekje als ze boodschappen komen doen, en meestal zijn ze snel weer buiten. In de vakken staan fietsen anderen niet in de weg en er blijft voldoende loopruimte over.*

*Op plekken met meer ruimte pleit de Fietsersbond altijd voor voldoende goede rekken bij de ingang van de bestemming.*

MdL

**Ze lopen, in groepjes meestal, over de infomarkt. Relaxed, een kijkje hier en een kijkje daar. Soms zie je ze samendrommen bij een kraam, dan is daar wat te halen. Hier en daar komt iemand achter zijn kraam vandaan om ze vriendelijk aan te spreken, hun interesse te wekken.**



## Student laat zich moeilijk verleiden

'Ze' dat zijn de nieuwe eerstejaarsstudenten, vers in Amsterdam. Ze kunnen zichzelf wegwijs laten maken op het gebied van sport, gezelligheid, politieke partijen, hippe sneakers, bank- en verzekeringszaken, verkeer en wat al niet meer. En dit jaar konden ze ook terecht bij de Fietsersbond.

Wij hebben zoveel nuttige informatie voor de kersverse student, vooral als die van het verre en onschuldige platteland komt. Hoe hou je bijvoorbeeld in Amsterdam je fiets in je eigen bezit, langer dan een paar dagen? In elk geval niet met het slot van vijf euro dat de Rabobank bij hun gratis fiets verkocht! Hoe doorbreek je de cirkel van stelen en helen? Hoe weet je of een slot goed is en hoe gebruik je het op de juiste manier?

Om een en ander aanschouwelijk te maken hadden we de 'Fietsendief' ingeschakeld. Die liep rond in zijn boevenpak, zwaaiend met zijn betonschaar. Hij sprak de student-

en aan, liet ze kapotgemaakte sloten zien, demonstreerde de zwakke plekken van diverse soorten sloten én hij wees ze op de speciale actie van de Fietsersbond: word lid en je krijgt een goedgekeurd slot ter waarde van veertig euro gratis op de koop toe! Dat is veertien euro winst!

Daarnaast hadden wij op onze kraam nog mooie en nuttige fietsroutekaarten in de aanbieding en fietsdropjes. En voor echt geïnteresseerden hielden we enkele exemplaren van de OEK en de Vogelvrije Fietser bij de hand.

En liep het storm? Nou nee, niet echt. De Fietsersbond-vonk sloeg maar enkele keren over, geholpen door het gratis slot. Wel lieten de meeste studenten zich welwillend informeren, dat dan weer wel.

En is dat genoeg? Heeft onze aanwezigheid op de markt onze naamsbekendheid gediend en enige goodwill gekweekt? Of plukken we hier op den duur de vruchten

nog van? Zullen deze studenten zich later, als ze zich met hun kinderen in karren en bakken door Amsterdam (of elders in het land) verplaatsen, nog herinneren dat er een bond bestaat die hun fietsbelangen behartigt? En dan alsnog lid worden? Ik vrees eerlijk gezegd van niet.

Moeten we onze aanwezigheid op de introductiedag dan maar zien als een service aan een algemeen belang en elke gedachte aan ledenwinst en naamsbekendheid vergeten? Of moeten we geen tijd, geld en energie stoppen in activiteiten die nauwelijks nieuwe leden opleveren en ons alleen richten op groepen waarin we die wel kunnen verwachten?

Heel veel vragen waar wij ons in de komende maanden grondig mee bezig gaan houden.

Suggesties zijn welkom!

*Teeja Arissen*

### Oproep fietsrouteplanner

De Fietsersbond is bezig met de ontwikkeling van de digitale Fietsrouteplanner. Inmiddels kan men routes plannen in de provincies Utrecht, Gelderland, Friesland en Drenthe.

Daarbij zijn verschillende routes mogelijk, bijv. de kortste route, racefietsroute of natuurroute.

Zie ook: [www.fietsersbond.nl/fietsrouteplanner](http://www.fietsersbond.nl/fietsrouteplanner)

We gaan uitbreiden en starten daarom met het ontwikkelen van de Fietsrouteplanner van Noord-Holland. We verwachten de planner in het voorjaar van 2009 in gebruik te nemen.

Wil je vrijwilliger worden of ken je anderen die hun steentje willen bijdragen, aanmelding kan via [www.fietsersbond.nl/spoorzoeker](http://www.fietsersbond.nl/spoorzoeker).

Jammer genoeg valt het gebied rond Amsterdam (d.w.z. de

gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Beemster, Diemen, Edam/Volendam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Wormerland, Zaanstad en Zeevang) nog buiten het gebied van deze fietsrouteplanner.

Intussen heeft de stad Amsterdam al wel een eigen fietsrouteplanner, nl. die van Routecraft ([www.routecraft.com](http://www.routecraft.com)) die ook informatie geeft over opbrekingen en bovendien voor de jeugd 'goodies' zoals de hiernaast afgebeelde bouwplaat voor een spakenflitser.





# Duurzaam

**De Amerikaan Henry Cutler richtte ruim 5 jaar geleden WorkCycles op, een gespecialiseerd bedrijf in transport- en bakfietsen op het voormalige slachthuisterrein in stadsdeel Zeeburg. Als eenmansbedrijf begonnen, is het uitgegroeid tot een zaak met zeven man in dienst en sinds de zomer een filiaal in de Jordaan. Deel één in een kleine serie over professionele buitenlandse fietsfanaten. Cargobikes dus. *tekst/foto: AMR***

WorkCycles ontwikkelt speciale fietsen voor particulieren en bedrijven, veelal bakfietsen en transportfietsen. Daarnaast doen ze aan verkoop en service, waaronder reparaties aan de eigenmerk-fietsen. Degelijkheid en duurzaamheid van de stadsfietsen staan hoog in het vaandel van de gecombineerde detail- en groothandel. Veel fietsen worden gekocht door gezinnen met jonge kinderen, die daarin worden rondgereden. Als die evenwel op ongeveer zesjarige leeftijd zelf leren fietsen, worden veel fietsen niet van de hand gedaan, maar aangehouden voor boodschappen en klussen. Heel soms kost het enige moeite om mensen te overtuigen van de voordelen van een bakfiets. Voor sommige klanten hangt een 'yuppensfeer' om de bakfiets, maar als ze zich bewust worden van de voordelen en variatiemogelijkheden, gaan de meesten 'om'. Cutler: "Driekwart gaat overstag als we wijzen op de gevaren en onveiligheid van andere systemen, bijvoorbeeld een breed kinderzitje op een smalle bagagedrager of een Maxi-Cosi voorop. Een baby is toch geen koplamp."

Hij geeft toe dat het een modieus product is, maar deze mode ebt niet weg; er is doorlopend vraag naar bakfietsen. Dat is ook wel te verklaren: het milieubewustzijn neemt toe en de benzineprijzen zijn enorm gestegen en het einde daarvan is nog niet in zicht. "Goed, het is een investering, bijna tweeduizend euro, maar je hebt er jarenlang veel plezier van en het is zeer veilig." Sommige eigenaren verkopen hun bakfiets via Marktplaats voor vijftienhonderd euro, maar een onoplettende koper ziet niet dat de naaf aan vervanging toe is, dat is het duurste onderdeel.

## Back in the USA

De ouders van de kleine Henry Cutler waren fietsfanaten en in een van zijn eerste herinneringen zit hij bij zijn moeder achterop de fiets als ze op haar Raleigh met drie versnellingen door Brooklyn fietste. Daar was het in de jaren '60 zeker niet gebruikelijk om te fietsen, hoewel het in bepaalde kringen wel 'in' was om als stel dezelfde fiets met drie versnellingen te hebben. Henry: "Met dat verschil dat mijn moeder de enige was die er echt op fietste." Als twaalfjarige reed hij zijn eerste wielervedstrijd en tussen alle opleidingen en banen door werkte hij in fietswinkels en -reparatiebedrijven. Mede door zijn studies ergonomie, filosofie en industriële vormgeving bracht zijn werkgever Philips hem van Silicon Valley in Californië naar Groningen. "Het hele dot.com verhaal stond op springen en ik wilde zover mogelijk weg. In Nederland werd ik bedrijfstechnicus en ergonoom en ik werd weer verliefd op de fiets. Heerlijk met m'n vriendin achterop."

Dat is nu acht jaar geleden. Intussen werd zijn afdeling verplaatst naar Amersfoort en verhuisde Henry naar Amsterdam. In die tijd begon de transportfiets op te komen; aanvankelijk reden er alleen de grote, logge bakfietsen en de kleine Deense Christiania en kopieën daarvan, zoals die van 't Mannetje. Aanvankelijk werd de transportfiets vooral bereden in alternatieve circuits, veel krakers en kale koppen. Henry snapte dat niet en probeerde er vat op te krijgen. "De dichtheid van Nederland met al z'n buurten, vraagt om fietsen. En het egalitaire idee spreekt me heel erg aan; als het regent wordt iedereen op de fiets nat."

## WorkCycles, meer dan verkoop alleen

Na drie jaar Philips Nederland was het genoeg; Cutler hing zijn hoed aan de wilgen en zocht een plek om voor zichzelf te beginnen. Hij onderzocht de mogelijkheden van een garagebox in Geuzenveld, maar hij zou op het bedrijventerrein aan de Veemarkt terecht komen. "Toen was ik de eerste ondernemer die niet lichtindustriële was, zoals timmerman of loodgieter, nu is het fifty-fifty". Deze zomer opende een filiaal aan de Lijnbaansgracht. Naast een fietsenhersteller. "Alles wat aan reparaties bij ons binnenkomt, van niet-eigen fietsen, verwijzen we naar hem."

De winkel is evenwel slechts een deel van WorkCycles. Een veel grotere poot ontwerpt fietsen, ontwikkelt eigen concepten, zelf en samen met andere bedrijven en importeert rechtstreeks uit het buitenland. Zo hebben ze, naast drie bouwers in Nederland, dealers in Duitsland, Finland, Canada en een paar in de Verenigde Staten.

Onderscheidend vermogen en uniciteit zijn voor Henry Cutler deel van de bedrijfsfilosofie. Eerlijkheid in prijsstelling is daarin een belangrijk punt. "Je moet nooit onder de prijzen van je dealers gaan zitten en de service na aankoop is heel belangrijk." Achteraf is hij er dan ook blij om dat-ie niet meteen is begonnen met het ontwerpen van fietsen toen hij in 2003 zijn eigen zaak begon. Er moest brood op de plank en dat deed hij met de verkoop van goede fietsen; gaandeweg deed hij veel ervaring op. En leerde de eigenlijke vraag van klanten te achterhalen. Of het nou een gemeentelijke instelling voor groenvoorziening is, een klussenbedrijfje

# heid en degelijkheid op de Veemarkt

of een hoogzwangere vrouw. “Ook van fietsen die veel terugkomen met eenzelfde mankement leren we veel en passen dat vervolgens aan,” aldus Cutler.

“Mensen moeten je willen vinden, weten waarom je een uniek bedrijf hebt.” Was hij vijf jaar geleden nog de enige die degelijke sportfietsen leverde, nu zijn er landelijk verspreid zo’n zes- à zeventhonderd leveranciers. Het is volgens hem een goed punt dat Nederlanders net zo denken over een fiets als over een wasmachine of schoenen; ook die koop je immers bij een gespecialiseerde firma.

Toen Henry zijn zaak begon waren de Kronan-fietsen populair. Helaas even geliefd als slecht. Alleen de marketing was uitstekend. Iedereen kent de Zweedse legerfietsen in alle mogelijke kleuren, al waren het ondeugdelijke kopieën van de Monarch-fietsen. Die ging hij importeren: eenvoudige, simpele fietsen in heldere kleuren, twee keer duurder dan de Kronans, maar wel de echte.

## Amsterdam op de fiets, ook straks

Amsterdam vindt hij een geweldige fietsstad. Ook midden in de nacht als het regent fietst hij met veel plezier over de grachten. Maar, zo meent hij, “er zijn ook heel veel onaardige fietsers. Die zijn agressief, snijden je af, schreeuwen, zijn boos en onbeschoft en heffen meteen hun middelvinger. En dat terwijl fietsen zo leuk is, veel leuker dan autorijden. Vooral toeristen moeten het ontgelden.”

Goed, hij weet ook dat zij meer oog hebben voor geveltjes en grachten, maar de meesten weten na een dag ook wel dat het rode asfalt voor fietsers is. Een anekdote moet hem van het hart: “Ik verkocht een gele Monarchfiets aan de zus van een vriend. Binnen een paar weken merkte ze hoe het gedrag van de andere fietsers was veranderd. Haar werd de pas afgesneden, taxichauffeurs schreeuwden. Ze had geen idee waardoor dat kwam. Tot iemand zei dat ze een ‘yellow bike’ reed.”

Voor de toekomst gunt hij Amsterdam dat de stad zich er meer bewust van wordt fietsstad te zijn. Hij noemt Kopenhagen;

daar is men veel meer gericht op fietsers. Dat komt vooral door de inzet van de burgemeester; hij zou graag willen dat Cohen, dan wel diens opvolger ooit, ook zo’n hart voor fietsen heeft of ontwikkelt. Kopenhagen wil graag wereldfietsstad zijn en straalt dat ook uit.

“Hier regeert vooral willekeur,” is zijn idee. Als voorbeeld noemt hij de fietsflat bij CS, ooit bedoeld voor 2500 fietsen, maar nustaan er al 4000 in. En dan houdt de gemeente vast aan z’n sloopplan, terwijl er geen goede alternatieven zijn. “Kijk eens naar Tokio, daar zijn ondergrondse parkeergarages voor ruim 10.000 fietsen. Binnen 23 seconden staat je fiets bovengronds. Dat is denken op een grootschalig niveau waar Amsterdam wel aan toe is, alleen gebeurt dat nog niet. Ruil 10% van de parkeerplaatsen voor auto’s in voor fietsparkeerplaatsen, zijn we meteen af van het probleem waar al die bakfietsen in de stad moeten staan. Niet op de stoep, maar daar.”

Zie ook: [www.workcycles.com](http://www.workcycles.com), ook voor Cutlers weblog.

## Leve de Marnixstraat

**De noordelijke Marnixstraat is al jaren een doorn in het oog van de Fietsersbond. Trams, bussen, hardrijdende auto’s die ook nog eens parkeren aan twee kanten. Er blijft weinig ruimte over voor de fietsers, terwijl het wel een regionale hoofdroute is. Daarom gebeuren er veel ongelukken.**

**AL** 30 jaar wordt geprobeerd daar iets aan te doen. Velen hebben zich daarvoor ingezet, maar steeds was er te weinig geld of tijd, of onvoldoende ambitie bij de politiek verantwoordelijken. Nu, in het voorjaar van 2009, wordt de straat weer opgebroken. En dan komen er vrijliggende fietspaden terug. Een verrassende uitkomst van een brede en uitgesponnen discussie. Hoe heeft de Fietsersbond dat voor elkaar gekregen?

In de vorige OEK (75) schreven we nog dat er 3 varianten zouden worden uitgewerkt, inclusief de onze. Variant 1 was de oorspronkelijke van het bestuur; variant 2 was de onze – zonder fietspaden, omdat dat niet haalbaar leek en omdat wij meer draagvlak dachten te vinden voor het aanpakken van het sluipverkeer. Variant 3 met fietspaden werd op tekening snel afgerafeld, want die ging het toch niet worden,

moet het stadsdeel gedacht hebben als zelfs de Fietsersbond daar niet voor pleitte. In het proces dat volgde, ging de discussie eigenlijk alleen maar over vóór of tegen de knippen van variant 2. Wat volgde waren inspraakavonden, publiciteit zoeken (AT5), politici bellen, ambtenaren overtuigen en een lange inspraakreactie schrijven. (Dit alles is na te lezen op [www.fietsersbond.nl/amsterdam](http://www.fietsersbond.nl/amsterdam)).

### Bewonersopstand

Het bestuur van het stadsdeel bleef in augustus 2008 bij hun oorspronkelijke standpunt (variant 1). De tweede variant onderzochten ze niet echt, die leek hun sowieso slechter. De derde variant was in de discussie nauwelijks ter sprake gekomen, blijkbaar ook geen goede optie. Aan de eerste variant moest nog wel wat worden verbeterd: een stoplicht vragen aan de centrale stad, een flitspaal aan de



politie, een geveltuin aan de bewoners... Toen werden de bewoners en de Fietsersbond boos. Iedereen had in de inspraak de veiligheid genoemd. Bijna iedereen vond variant 1 niet veilig genoeg; er moest iets anders gebeuren. Het bestuur probeerde variant 1 wat op te tuigen om de onvrede te bezweren, maar nam geen andere variant serieus in overweging. Zoals Lydia Geijtenbeek van Amsterdam Anders/De Groenen in de raadscommissie zei: “Het is of je een schoonheidswedstrijd organiseert met drie vrouwen. De stand is ongeveer gelijk. Daarna stuurt een manager één van de drie meisjes naar de kapper, de schoonheidsspecialist etc. Ondanks die behandeling is de jury nog steeds zeer verdeeld.” Conclusie, misschien moet je

toch wat serieuzer naar die andere twee meisjes kijken.

Wij demonstreerden op 6 september met de bewoners in de Marnixstraat om te laten zien dat het zo echt niet ging. Gelukkig werden we gehoord door deelraadsleden. Er werd een motie opgesteld, waar een meerderheid van PvdA, GroenLinks, Amsterdam Anders/De Groenen en SP zich in kon vinden. De deelraad maakte onder aanvoering van PvdA en GroenLinks dus een fundamentele keuze over wat ze belangrijk vindt in een woonstraat: veiligheid. Wij zijn natuurlijk heel blij met de keus voor fietspaden. En ook het bestuur blijkt hier mee te kunnen leven: ze gaan nu variant 3 beter uitwerken, waardoor er in elk geval vrijliggende fietspaden komen. De bewoners kunnen tevreden zijn.

GdW

## Verleden

De Marnixstraat maakt onderdeel uit van de zogenaamde binnenring, die loopt van de Czaar Peterstraat tot de Planciusstraat. Begin jaren '80 werd onder veel protest deze binnenring (tot aan de noordelijke Marnixstraat) ongeschikt gemaakt voor doorgaand autoverkeer, dat vanaf dat moment aangewezen was op de Mauritskade, Stadhouderskade en Nassaukade. De buurten erachter bleven bereikbaar door afwisselend éénrichtingsverkeer toe te staan. Deze maatregelen schiepen een veilige ruimte voor fietsers en openbaar vervoer.

Gaandeweg nam het fietsgebruik sterk toe. Er werd regelmatig actie gevoerd om ook in de noordelijke Marnixstraat het binnenringprofiel in te voeren. Steeds strandde dat op geldgebrek en slechte timing. De laatste keer was in 2004, toen 'plotseling' de trambaan vernieuwd moest worden en er geen gelegenheid was om een goed ontwerp te maken met de terugkerende trambaan op een andere plek dan midden op de weg.

De Fietsersbond is altijd blijven pleiten voor een veilige oplossing. Momenteel gebeuren er gemiddeld 17 gemelde ongelukken met letselschade of dodelijke afloop per jaar. Daarmee staat de Marnixstraat in de top tien van onveilige fietsroutes. Dat er nu in elk geval op een belangrijk deel van de straat vrijliggende fietspaden komen, mag een historische beslissing van deze deelraad worden genoemd. Hoed af voor de partijen die dit mogelijk gemaakt hebben!

## Nieuwe fietskaart Amsterdam Zuidoost

**V**er weg, verloederd en verre van een toeristische aanrader. Om maar eens drie vooroordelen over Zuidoost te noemen.

De werkelijkheid is anders. Dat er in de Bijlmer een heleboel interessants te zien en beleven is, wordt duidelijk uit de nieuwe fietsgids **Schatten van Zuidoost**. Het boekje beschrijft een fietsroute van zo'n 25 km langs allerlei nieuwe en oude bezienswaardigheden in Zuidoost. Langs verrassende architectuur van de vernieuwde Bijlmer, de bijzonderheden en verbeteringen van de bekende en nu grotendeels opgeknapt flats, door het vele groen en langs de prachtige recreatieplekken die Zuidoost kent. Het boekje geeft achtergrondinformatie die zelfs voor Bijlmerkeners nog verrassingen biedt.

En dat Zuidoost helemaal niet zo ver weg is, bewijst de fietskaart bij het boekje. Het is een uitsnede van de **Fietsplattegrond van Amsterdam** en toont Zuidoost met zijn omgeving; met de beschreven fietsroute, maar ook met de overige aanbevolen routes, plekken voor fietsreparatie en fietsverhuur. Vanaf het Amstelstation is Zuidoost op de fiets in minder dan een half uur te bereiken; langs de mooie Weespertrekvaart bijv. En Zuidoost zelf biedt toegang tot prachtige plekken in de omgeving.

## Schatten van Zuidoost

Fiets met de Bijlmer Betties langs de bijzondere plekken van Amsterdam Zuidoost



**Schatten van Zuidoost**, een samenwerkingsproduct van stadsdeel en Fietsersbond, is voor €4,95 te koop in boek- en kaartenwinkels, en ook bij het kantoor van de Fietsersbond. Leden krijgen daar enige korting. Het eerste exemplaar van het boekje werd door stadsdeelvoorzitter Elvira Sweet feestelijk gepresenteerd aan Leontien Zijlaard-van Moorsel. Leontien wijdde vervolgens de route in door een deel ervan te rijden met 'nieuwe' fietsers in Zuidoost. Voor niet-Amsterdammer Leontien was de tocht een ware verrassing.

MdL





## Fietsparkeren OBA

Toen de nieuwe openbare bibliotheek ruim een jaar geleden op de Oosterdokskade haar deuren opende, duurde het nog een tijd voor de eronder gelegen stalling klaar was. Bij opening bleek het een mooie stalling, maar wel één met haken en ogen. Het is jammer dat je in de stalling recht onder de bibliotheek bevindt maar daar niet direct naar boven de bibliotheek in kan. Als je je fiets hebt gestald moet je weer via de hellingbaan naar buiten en teruglopen naar de ingang. Een ander probleem is het toezicht in de stalling: dat is er niet, althans niet anders dan via een beeldscherm van iemand in een hokje verderop. Wij hebben al geregeld klachten gehad dat er gerommeld wordt aan fietsen.



Een gevolg is dat er op het voorplein van de bibliotheek veel fietsen geparkeerd staan. De gebiedsontwikkelaar vindt dat niet mooi en heeft bordjes geplaatst die zeggen dat fietsen buiten de stalling worden weggehaald. Maar wettelijk is daar geen grond voor. Wij hebben het idee dat die bordjes daar vooral als afschrikking stonden.

Aan de Fietsersbond werd gevraagd mee te denken. Nu is een leeg, fietsvrij voorplein voor ons geen doel en wij vinden een fietsparkeerverbod met dat doel dan ook ongewenst. Maar het wordt anders als de vrije loopruimte in het geding komt. Dan denken we aan oplossingen zoals fietsparkeervakken. Ons advies was daarom om de bezwaren van de stalling zo veel mogelijk weg te nemen, met name dat van het slechte toezicht.

Men gaat nu een proef starten met een 'pleinconciërge' die mensen naar de fietsstalling verwijst. Wij zijn benieuwd naar de resultaten.

Maar het moet met het beheer van die stalling natuurlijk wel goed komen. Je kunt mensen niet vragen hun fiets in een

stalling te zetten waar hij vervolgens gestolen of vernield wordt. Er gaat geteld worden, want als meer mensen in de stalling gaan stallen zou hij wel eens snel te klein kunnen blijken. (Mdl)

## Wachttijdvoorspeller

Op meerdere plekken in de stad staan bij verkeerslichten wachttijd**melders**. Deze geven exact aan hoe lang het nog duurt voor het licht op groen springt. Ze kunnen alleen geplaatst worden bij zgn. starre regelingen, verkeersregelingen die niet door het aanrijdende verkeer beïnvloed worden. In Amsterdam zijn er echter ook een heleboel verkeersafhankelijke regelingen. Deze passen de regeling aan als er bijv. een tram aankomt, zodat deze snel door kan. Op het mr. Visserplein is nu een wachttijd**voorspeller** voor fietsers geplaatst. Die geeft de maximale wachttijd aan (voor het geval een tram zich zou aanmelden). Maar komt er geen tram, dan zal op een gegeven moment de wachttijd een sprong maken, van 53 seconden naar bijv. 33 seconden. Met blijde fietsers als gevolg, hoopt men. Misschien kan iemand onderzoeken wat zoiets met je gemoed doet. (Mdl)

## Muiderfietsbrug

Ruim anderhalf jaar geleden maakte de Fietsersbond bezwaar tegen de geplande verbouwing en verbreding van de Muiderbrug, de brug van de A1 over het Amsterdam-Rijnkanaal. De uitbreiding viel buiten het bestemmingsplan en dan moet er een ruimtelijke onderbouwing van het project komen. Daarin moet natuurlijk ook de deplorabele situatie voor fietsers op de parallelweg aan de orde komen. Zij zijn aangewezen op de krappe parallelweg waar veel bussen en sluijverkeer voorbij scheuren. Een eigen fietspad is wat hier nodig is, daar is iedereen het wel over eens.

Toen Rijkswaterstaat, Stadsregio en Provincie een convenant sloten om gezamenlijk een fietsbrug naast de autobrug te bouwen heeft de Fietsersbond zijn bezwaar ingetrokken. Hiermee zou immers eindelijk een goede oplossing komen voor de fietsers op de Muiderbrug. Er restte alleen nog één laatste hobbel: de aanbesteding van het werk. Hoewel daarvoor nog extra geld nodig bleek, is ook dat dankzij inspanning van alle partijen gelukt. In september 2009 zal de Muider-fietsbrug een feit zijn. (Mdl)

## Fietsbevordering

In Amsterdam bestaan grote groepen die weinig fietsen. Omdat ze het niet van huis uit hebben mee gekregen, omdat ze het eng of armoedig vinden, omdat ze de voordelen ervan niet goed kennen, omdat ze niet kunnen fietsen, of omdat ze geen goede fiets hebben. Met name jongeren en allochtone Amsterdammers fietsen minder dan hun stadsgenoten en dat is jammer. Voor hun gezondheid, hun mobiliteit en voor de bereikbaarheid van de stad.

Om hier verandering in te brengen zijn er allerlei initiatieven ontplooid, van fietslessen tot projecten op scholen. Mooi en nuttig, maar ook versnipperd, niet consequent en zonder onderlinge afstemming of samenwerking. En daarom minder effectief dan wenselijk is.

De Fietsersbond heeft er daarom bij de gemeente op aangedrongen te komen met een Actieplan Fietsbevordering waarin concrete stappen naar die grotere effectiviteit gezet worden. De gemeenteraad heeft dit opgepikt en in september 2007 een motie aangenomen met de opdracht zo'n actieplan te gaan maken.

Helaas laat de uitvoering hiervan nogal op zich wachten.



Intussen proberen wij toch ook bij te dragen. Zo hebben we op onze website een actueel overzicht van de fietslessen in de stad, doen we mee met de organisatie van een fietstocht voor nieuwe en ervaren fietsers in Noord, roepen we ervaren fietsers op als fietsmaatje voor nieuwe fietsers en proberen we vragen op het gebied van fietsbevordering te beantwoorden.

Ook stadsdeel Slotervaart heeft niet stilgezeten. Daar is een Plan van Aanpak Fietsbevordering opgesteld waarbij ook de Fietsersbond heeft mee gedacht. Het bevat een breed scala aan actiepunten die het stadsdeel en haar partners (gaan) uitvoeren. Met name kinderen, hun ouders, middelbare scholieren, ouderen en werknemers in het stadsdeel zijn doelgroepen.

pen waarop wordt ingezet. Er is ook aan praktische zaken gedacht zoals de financiering en de concrete uitvoering in de tijd. Wij vinden het een prima plan en een voorbeeld voor anderen. Goed om te zien dat het, in ieder geval op stadsdeelniveau, wel degelijk mogelijk is om in korte tijd een goed plan te maken!

Vlak voor het ter perse gaan van deze OEK zien we het Fietsplan dat Osdorp heeft gemaakt. Ook daarin serieuze aandacht voor het bevorderen van het fietsen. Beide stadsdelen geven aan voor afstemming, kennisuitwisseling en dergelijke stedelijke coördinatie nodig te hebben. (Mdl)

### Autovrije fietstocht

21 september was autovrije zondag. De Fietsersbond deed mee met een autovrije fietstocht door straten die je vanwege de drukte normaal liever mijdt. Onderweg bezochten we een aantal van de activiteiten. Er reden helaas nog wel auto's, en ongehinderd door ander verkeer reden die soms ook gevaarlijk hard. Maar in totaal was het heerlijk rustig op straat, wat vooral op grote straten zoals de Wibautstraat indrukwekkend was.



Misschien wel het leukste waren de twee rondjes die we over de rijbaan om het mr. Visserplein konden rijden. Maar ook de houseparty in het viaduct van de Mauritskade was een bijzondere verrassing, net als de eenwielaars en BMX-fietsen op het Mercatorplein.



Slim bekeken was dat er op verschillende plaatsen wegwerkzaamheden werden uitgevoerd in de verkeersluwte. (Mdl)

## Nieuws uit Amstelveen

### Busstation

Wanneer u dit leest is de realisatie van het eerste deel (Keizer Karelweg-zijde) van de fietsenstalling bij het busstation in volle gang. Begin 2009 volgt het tweede deel. In totaal zullen er meer dan 300 fietsenrekken met aanbindmogelijkheid komen. Ook de bereikbaarheid vanaf het fietspad van de Keizer Karelweg en Meander zal beter worden zodat je kunt fietsen naar de fietsenstallingen.

De opening wordt officieel verricht door wethouder Mw. J.Tabak en vertegenwoordigers van uw plaatselijke Fietsersbondafdeling. Hiermee komt een wens, waar ruim 5 jaar voor gestreden is, in vervulling. Hopelijk zal de stalling goed gebruikt worden als onderdeel in het keten-transport fiets-openbaar vervoer. (CR)

### Barrières

Ons bereikten veel klachten over het vervallen van verkeerslichten bij een voetgangersoversteek op de Groenelaan ter hoogte van Groenhof. Deze oversteek wordt veel gebruikt door jonge, schoolgaande kinderen die – vanuit Amstelveen centrum en west – op de Landtong op school gaan.

Er is, behalve deze voetgangersoversteekplaats, in het traject Sportlaan–Landtong geen enkele veilige (van verkeerslichten voorziene) mogelijkheid voor fietsers om de Groenelaan over te steken. De Fietsersbond heeft een klacht ingediend bij de wethouder en verzocht om alsnog een veilig fietstraject aan te leggen. Overigens is ook de Van der Hooplaan zo'n barrière die onze volle aandacht heeft. (CR)

### Fietsers voorrang van rechts

#### Bromfietsers op de rijbaan

De gemeente Amstelveen heeft een extern onderzoek laten doen naar de Amstelveense afwijkingen van deze wettelijke regelingen. Hierbij zijn een 50-tal verkeerssituaties gevonden die om aanpassing vragen. Ook zijn er, na onze oproep in een vorige OEK, diverse reacties van onze leden gekomen, waarvoor onze dank.. De aanpassingen zullen in overleg met de Fietsersbond worden uitgevoerd. (CR)

## Amsterdamse Canon

### Waarom ik heb voorgesteld het fietsbeleid van Amsterdam op te nemen in de canon van Amsterdam?

*Amsterdam heeft wereldwijd een voorbeeldfunctie als fietsstad. In de binnenstad wordt meer dan 50% van de ritten per fiets afgelegd. In de gehele stad ligt dat percentage op zo'n 37%. We worden weliswaar bijna naar de kroon gestoken door een ambitieus Kopenhagen, maar nog steeds is het fietsbeleid dat Amsterdam de afgelopen jaren gevoerd heeft – en vooral het effect dat dat gehad heeft – een inspiratie voor de rest van de wereld. De fietsvriendelijke infrastructuur die Amsterdam de afgelopen 35 jaar heeft opgebouwd heeft onmiskenbaar geleid tot meer fietsers en minder ongevallen.*

*Waar elders binnensteden alleen maar door meer auto's bevolkt raakten, is Amsterdam erin geslaagd die trend om te buigen naar een groot aandeel fiets. Amsterdam wordt daarmee wereldwijd als een lichtend voorbeeld gezien voor de inrichting van een fietsvriendelijke en dus leefbare moderne stad.*

### Wat ik denk te bereiken als het fietsbeleid in de canon van Amsterdam wordt opgenomen?

*De voorbeeldfunctie van Amsterdam als fietsstad wordt alleen maar sterker nu globaal ingezet wordt op duurzame mobiliteit. Dat houdt tegelijkertijd een grote verantwoordelijkheid in voor de stad en stelt hoge eisen aan de beleidsmakers in Amsterdam. Zij zullen zich extra moeten inspannen om die voorbeeldfunctie waar te maken en te behouden. En ook om te voorkomen dat de stad ten prooi valt aan de wet van de remmende voorsprong, d.w.z. uit onwetendheid of misplaatste zelfgenoegzaamheid te verspeelen wat moeizaam veroverd is. Opname in de canon is hopelijk een prikkel om die extra inspanning te leveren.*

### Wil het fietsbeleid opgenomen kunnen worden, dan moet er ook iets uit. Wat?

*De moord op Theo van Gogh is alleen bij toeval verbonden met Amsterdam en draagt niet het stempel van Amsterdam. Het fietsbeleid is typisch Amsterdams en is wezenlijk voor de mogelijkheid dat iedereen het groen in en om de stad snel en gezond kan bereiken. Daarmee is het ook een voorbeeld van het democratiseren van de publieke ruimte van Amsterdam. Ook al echt Amsterdams.*

JK

**Boukje Vogel is met haar 44 jaar sportvrouw, freelance fotograaf en ex-kankerpatiënte, en dat nadrukkelijk in die volgorde. Het jaar 2006 zal ze nooit vergeten, zeker niet nu ze zich heeft voorgenomen om negentig te worden. Op 5 juni dit jaar reed ze 6x de Alpe d'Huez op, niet vrijblijvend, maar om met vele anderen geld in te zamelen voor KWF Kankerbestrijding.**



foto: Froukje van Tol

## Met de anti-strijkstok Alpe d'Hu(Z)es op Amsterdamse wielrenster tegen kanker

**Z**e komt uit een artistiek milieu en twijfelde na de middelbare school tussen kunstacademie, conservatorium en CIOS (Centraal Instituut Opvoeding Sportleiders). Ze koos voor een sportopleiding, het CIOS. Aanvankelijk had ze commerciële functies als bedrijfsleider van een aantal fitnesscentra in Utrecht, maar later koos ze voor de non-profit sector: een beleidsmatige functie bij de Atletiekunie.

Na achttien jaar met veel plezier te hebben gewerkt in de sport, besloot ze per 1 januari 2006 te stoppen. Ze was intussen bezig met een beroepsoriëntatieopleiding fotografie, had een logo ontworpen, een website gemaakt en was klaar om voor zichzelf te beginnen. Al die tijd was ze een fanatieke sporter, tegen de profkant aan: volleybal, wielrennen, voetballen en atletiek.

Tot ze op 2 maart van dat jaar naar de huisarts ging met het vermoeden dat er wat mis was. Haar moeder en haar moeders zus hadden borstkanker gehad en dan behoorde ze als één van drie dochters tot een risicogroep. "De kans is een op drie, dus ik hoop dat ik de kanker voor mijn zussen heb gehad."

Ze bleek een tumor van zes centimeter te hebben. Niet alleen dat, er waren ook al

uitzaaiingen in de lymfeklieren, waardoor er kans was op uitzaaiingen in de lever, longen en botten. Op 31 maart startte haar chemokuur van vijf maanden en diezelfde dag kregen Boukje en haar vrouw Ellie de sleutel van hun appartement in de Amsterdamse Rivierenbuurt.

In augustus werd haar linkerborst geamputeerd en ook vijftien lymfeklieren aan diezelfde kant. Door het ontbreken van dat 'schoonmaaksysteem' heeft ze onlangs wondroos aan haar linkerarm gekregen. De chemokuur was succesvol geweest, maar het was zo'n agressieve vorm van kanker dat er wel geamputeerd moest worden. Afgelopen augustus, twee jaar later, werd ook haar rechterborst weggehaald, omdat de kans op een bilaterale tumor groot is – een op drie, en dat risico wilde ze niet nemen. Uiteindelijk is ze anderhalf jaar in het

VUmc behandeld. Het toeval wilde dat ze daar eerder was begonnen met een stage medische fotografie.

### Alpe d'HuZes

Toen ze was opgenomen, kwam ze in contact met twee organisaties, actief op het gebied van sport en kanker. Eén was Alpe d'HuZes. Die enkel tussengevoegde Z geeft aan dat er sprake is van zes keer de berg op. Boukje las ook de biografie van Lance Armstrong, die na te zijn genezen van teelbalkanker zeven keer de Tour de France won. In het ziekbed besloot ze dat ze de Marmotte wilde rijden, als onderdeel van de uiteindelijke wens om weer de regie over haar eigen lichaam te krijgen.

Haar zwager reed de Alpe d'HuZes, dat wilde Boukje ook. Verleden jaar, in de zomer van 2007 ging ze mee als fotograaf.

Maar niet als deelnemer de berg op – dat mocht niet van de oncoloog. Deze zomer is ze in superconditie en heeft al €10.000 voor het KWF verzameld.

Inmiddels werkt Boukje Vogel 28 uur per week bij KWF Kankerbestrijding als beleidsmedewerker voor het Programma Vrijwilligers. Ook daar is het regel dat er zo weinig mogelijk aan overhead wordt berekend – de bekende strijkstok. Van alle CBF-erkende organisaties wordt geëist dat ze 25% als norm hanteren voor het voor eigen gebruik benutten van de middelen die ze binnenhalen, maar KWF werkt met 17%. Vogel: “Dat betekent dat € 0,17 van elke euro naar het bureau gaat en de rest naar waar het voor opgehaald is.” Verleden jaar fietsten de Alpe-renners € 1.043.155,11 bij elkaar, de grootste gift voor het KWF ooit. Met dat dikke miljoen wordt onder andere een speciale KWF-leerstoel op de VU bekostigd voor onderzoek naar sport en kanker. De organisatie van de Alpe d’HuZes wil dit jaar naar de drie miljoen.

### Geen kosten

Vogel merkt op dat onder andere het gehele medische team gratis is – iedereen doet alles op vrijwillige basis. “We zijn uitermate anti-strikkstok”, zegt ze niet zonder trots. Zo wordt tijdens de tocht voor 400 sporters gekookt – de renners betalen een bij-

drage voor de maaltijd, maar de mensen die werken, doen dat voor niets. Zo levert bijvoorbeeld Cycletours de keukens en de kookploeg.

Ook het boek, dat in juni 2007 verscheen en er uiterst professioneel uitziet, werd dankzij Vogels inspanningen gratis vormgegeven en gedrukt. En haar extreem lichte fiets (7½ kilo) en haar fietsoutfit zijn – op haar initiatief – gesponsord door Presto op de Haarlemmerdijk en in Oostzaan.

De organisatie van Alpe d’HuZes bestaat uit een bestuur van bescheiden omvang. Voorzitter Coen van Veenendaal heeft zich twee dagen per week vrijgemaakt voor de organisatie. Peter Kaptein is de ambassadeur van Alpe d’HuZes, hij is triatleet en lijdt aan non-Hodgkin. Het comité van aanbeveling kent grote en bekende namen – zo lieten Petra de Bruin, Joop Zoetemelk en Eddy Merckx zich graag voor dit karretje spannen. Hetzelfde geldt voor Erica Terpstra en Dries van Agt – in Boukjes kinderjaren bekend als de premier met racefiets.

Ook stichting Tegenkracht, die (ex)kankerpatiënten ondersteunen met sporten, is een forse steun in de rug. Boukje: “Ik word door hen kosteloos begeleid, dat betekent dat zij alle inspanningstesten afnemen en alle trainingsschema’s opstellen en volgen. Ze hebben ook veel Olympische sporters aangetrokken. Kijk maar eens op hun site.”

### De rit

Op 5 juni vertrok Boukje met 99 andere individuele renners om 5.08 uur in het donker voor de tocht de Alpe d’Huez op. Samen met vijftig renners die in een team van 6 rijden, dus met z’n honderdvijftigen naar boven voor de eerste rit van 12,5 km en 1.100 hoogtemeters. Vogel: “Het is eigenlijk een intensieve intervaltraining; de berg op, aankleden, eten, naar beneden en weer omhoog.” Tot acht uur ’s avonds mag er worden gestart, daarna wordt het te donker. Boukje wordt nog vrolijk als ze vertelt over de dag ervoor, de ‘Alpe d’HuZus’, waar alleen vrouwen – zussen, echtgenotes, dochters eventueel – aan mee mogen doen, hors concours, dat wel.

Als voorbereiding is Boukje Vogel ook een aantal keer op trainingstage geweest, naar onder meer de Ardennen en de Vogezen. “Ik ben gelukkig een positief ingesteld mens. Heb een tijd bij de dag moeten leven, maar kijk gelukkig nu veel verder. En gun dat heel veel anderen. Niemand haalt zelf voordeel uit de Alpe d’HuZes, dat gaat allemaal naar KWF Kankerbestrijding. Dus help mee, als u wilt.”

AMR

[www.vogelfotografie.nl](http://www.vogelfotografie.nl)  
[www.opgevenisgeenoptie.nl](http://www.opgevenisgeenoptie.nl)  
[www.presto.nl](http://www.presto.nl)  
[www.stichtingkankerensport.nl](http://www.stichtingkankerensport.nl)

## 5 juni 2008

*Boukje Vogel*

Om vier uur ging de wekker en direct klaar wakker; het was zover! Ik had er erg naar uitgekeken en nu mocht ik dan eindelijk beginnen aan ‘mijn opdracht’. Om acht minuten over vijf (05.08 uur!) viel het startschot en vertrok ik voor mijn eerste beklimming. De berg vulde zich met lichtjes die de meeste mensen op hun fiets hadden gemonteerd aangezien de eerste klim deels in het donker werd gereden; een prachtig gezicht! Die eerste beklimming ging ‘fluitend’ in anderhalf uur. Tijdens de tweede klim werd ik wat misselijk. Deze rit ging nog wel mooi in 1 uur 29. Dat ik toen al moeilijk kon eten veront-rustte me wel. Je kunt op zo’n dag al niet genoeg eten (je verbrandt meer dan je lichaam op één dag kan opnemen), laat staan dat je misselijk wordt...

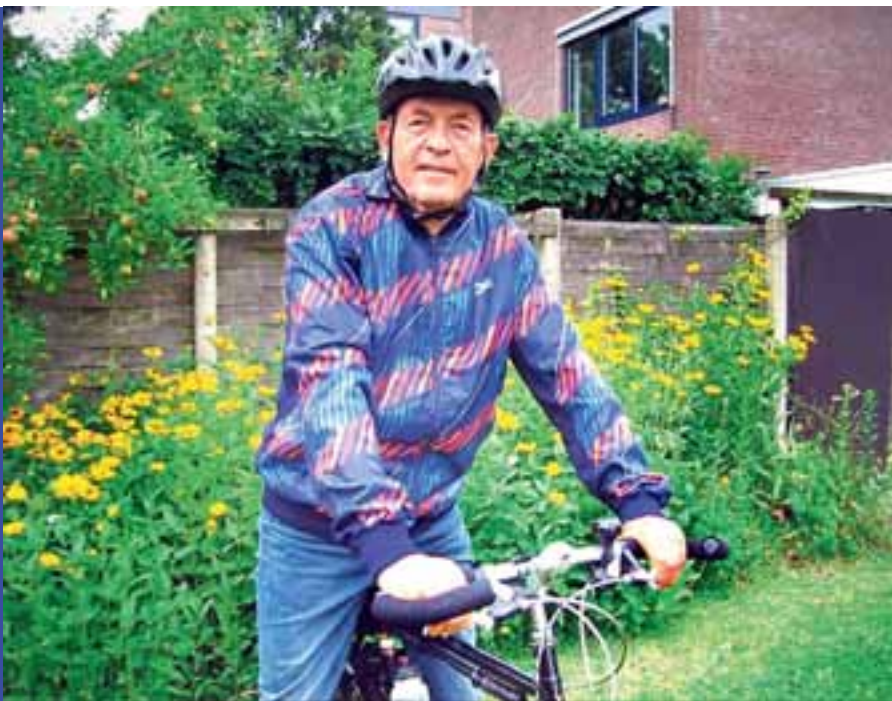
De derde klim begon goed maar op twee derde kreeg ik mijn eerste terugslag (hongerklap). Eigenlijk had ik toen één van de artsen aan moeten spreken. Er zijn pilletjes die de misselijkheid direct kunnen wegnemen (hoorde ik nadien...). 1 uur 34; de tijd viel dus nog wel mee. Toen greep Ellie in; ze zorgde er voor dat ik 2½ uur rust nam voor de vierde klim. Dat is mijn redding geweest; douchen, masseren en hele kleine beetjes proberen te eten en drinken. De vierde beklimming verliep weer soepel met bewust een

iets rustiger tempo. Het gaat niet om de tijd maar om zes keer boven komen! Na 1 uur en 36 minuten was ik weer op de top en volgens de berekeningen kon ik nog wel een keer wat tijd nemen voor de start van de vijfde rit. De organisatie stelt een tijdslimiet; je mag niet later dan om 8 uur ’s avonds voor de laatste keer starten.

Door een te kort aan ‘brandstof’ ging de vijfde toch weer een stuk zwaarder. Gelukkig had ik een volgauto mee en stonden Ellie en consorten me bij iedere bocht aan te moedigen (en dat zijn er maar liefst 21). Om vijf voor half zeven kwam ik boven dus ik had anderhalf uur om met mijn laatste beklimming te starten.

Kwart voor acht stond ik bij de start voor mijn laatste. Nu kon ik zo veel tijd nemen als ik wilde. En die had ik wel nodig! Ik werd vergezeld door een vriendin en een vriend, ééntje rechts en ééntje links van me. In iedere bocht ook weer de volgauto en aanmoedigingen. Twee keer ben ik kort gestopt omdat ik ‘op het randje zat’. Ik werd wat apathisch en trok grijs weg... Toch heb ik geen moment aan opgeven gedacht. Wat me enorm stimuleerde was dat ik met iedere klim een chemokuur kon ‘wegstrepn’. Elke keer als ik boven kwam was ik mede daardoor ook geëmotioneerd; weer zo’n klote kuur eraf gereden!! Of het helemaal verantwoord was weet ik niet... Ik was de volgende ochtend in ieder geval fit genoeg om de vloer van ons huisje te boenen...!

Joost Rovers fietste in de nazomer en herfst van 2007 binnen vier maanden van Istanbul naar Peking. Fiet-sen zit hem van kindsbeen af in het bloed. Heel lang zag hij het voordeel van het lidmaatschap van de Fietsersbond niet in, maar daar lijkt nu een einde aan te komen. Tijd voor een gesprek met een net gepensioneerde wegenbouwer, die al menige wereldreis maakte.



# Een leven lang fietsen

Ruim 40 jaar geleden waren de rijks-wegen nog geschikt om langs te fietsen. Elk weekend fietste de HTS-student Joost Rovers van zijn woonplaats Voorschoten naar Breda en terug, twee keer drieënhalf uur. Via Delft, door Rotterdam, over Rijksweg 13 naar Dordrecht, dan de Moerdijk over naar Breda. Ook de weg van en naar de vervolgoopleidingen in Den Haag en Leiden werd op de fiets afgelegd. Het grote voordeel van de fiets waren de kwaliteit van de reis en de lage kosten. En dat geldt nog altijd. “Het tempo van fietsen is ideaal; je ziet alles, kunt afstappen als je een mooi vogeltje ziet en het landschap verandert op een aangename manier. De fiets heeft een grote actieradius,” aldus Rovers. De eerste vakantie bracht hem met de trein naar de Middellandse Zee, vanwaar hij binnen veertien dagen terugfietste, meer vakantiedagen waren er niet. Het daarop volgende jaar maakte hij een bergtocht en leerde er zijn latere echtgenote Ineke kennen. Toen de kinderen zelf konden fietsen, maakte het gezin tochten door het Nederlands-Duitse grensgebied, en toen ze wat groter waren, werden trektochten door de Pyreneeën ondernomen.

## Verre tochten

Weer later, toen de kinderen het huis uit waren, werd het tijd voor verre fietstoch-

ten met z'n tweeën. De eerste reis was naar China, zonder fiets nog. Maar al snel bleek dat het hebben van een fiets ook daar erg handig was. Rovers: “We zaten vlakbij het Plein van de Hemelse Vrede, maar als je dat wilde oversteken was je lopend een half uur bezig. We huurden fietsen en deden er dan een minuut of tien over. En we zagen veel meer van de stad en konden de omgeving ontdekken.” Dat de huurfietsen soms wat klein waren, werd voor lief genomen. Iedereen fietste er. Zo kon het gebeuren dat het paar Rovers in een uiterst trage file van tien fietsers breed en wel zes kilometer lang terecht kwam. Peking kende wel aparte stroken voor fietsers, maar buiten de bebouwde kom, kwam je als fietsers op de gewone autowegen terecht. “Ik hield m'n hart vast voor het moment dat al deze fietsers in een auto zouden stappen – in Bangkok waren al zoveel meer brommertjes dan dat er fietsers waren.”

Ook Vietnam werd een reisbestemming, nu met de eigen fietsen. Het voordeel van veel landen in ontwikkeling vindt Rovers dat openbaar vervoer gericht is op transport van mensen en goederen. Zo kon de fiets makkelijk mee bovenop de bus. De felle concurrentie tussen de kleine zelfstandige buschauffeurs leidde evenwel soms tot gevaarlijke situaties, maar daar kon je als buitenstaander niet veel aan doen. Het voor-

deel was wel dat op bijna iedere straathoek een fietsenmaker zat. Bij de twee gebroken velgen tijdens die rondreis was dat een geluk, de klus was in anderhalf uur geklaard. Hetzelfde transportvoordeel ervoer het echtpaar Rovers in Equador. Sommige stukken waren niet te fietsen, dus namen ze de bus, met fiets en al, en overbrugden zo 150 kilometer in drie uur, met drie directe overstappen. Dat de bussen niet waren afgestemd op middellange Europeanen, namen ze natuurlijk ook voor lief.

De tocht later naar Sri Lanka werd net als die in Vietnam met schoonzus en haar man gemaakt. Het enige wat ze vooraf reserveerden waren de tickets en een eerste nacht hotel. Daarna bracht de Lonely Planet hen waar ze wilden. Als de afstanden te groot werden, namen ze een stuk de trein.

De eerste georganiseerde reis was naar Kirgizië. De reden om met reisorganisatie SNP te reizen was de gebrekkige infrastructuur. “Het is een leeg land, zonder hotels, zonder winkels. We zijn er drie weken geweest en hebben vrijwel altijd in tenten geslapen en de bus vervoerde ons eten en er werd voor ons gekookt.”

In Vietnam en Equador, daarentegen, kon je letterlijk overal slapen. De taal is nooit echt een probleem geweest, hoewel geen van beiden Spaans of een taal uit het verre oosten spreekt. Rovers: “Mijn vrouw is vroeger kleuterleidster geweest en is heel goed in ge-

lees verder op pag. 20



## Vijf routes door groen Amsterdam

Milieucentrum Amsterdam (MCA) bestaat twintig jaar. Om dit jubileum te vieren en om de natuur in en om Amsterdam te promoten geeft MCA *De Groene fietsgids Amsterdam* uit. Op een leuke en informatieve manier wordt het groen van Amsterdam onder de aandacht gebracht.

In de fietsgids zijn vijf fietsroutes opgenomen die door alle stadsdelen van Amsterdam lopen, en langs de mooiste groene plekken in en om de stad voeren. Ook worden er verschillende innovatieve duurzaamheids- en milieuprojecten in de gids beschreven. De gids is geïllustreerd met foto's en duidelijke kaarten.

*De groene fietsgids Amsterdam* is te koop bij de volgende Amsterdamse boekhandels:

- Pied à Terre (Overtoom 135-137)
- À la Carte (Utrechtsestraat 110-112)
- Buiten/ Binnen (IJburglaan 1273-1275)
- Hortus Botanicus (Plantage Middenlaan 2a)
- Stadsboekwinkel gemeente Amsterdam (Vijzelstraat 32)
- Pantheon (Sint Antoniesbreestraat 132)
- Boekhandel Orlando (Oosterpark 88)
- Linnaeus boekhandel (Middenweg 29)
- De vakantiefiets (Westerstraat 216)

# Lijnen en blokken

## Over belijning op de weg

**Quizvraag:** Hebt u hieronder voorrang als u over de fietsstrook rijdt? Aan het eind van het artikel krijgt u het goede antwoord.



Fietsbeleid zit voor een deel in relatief kleine dingen. Door ergens een hoekje af te snijden of door een kuil in de weg te repareren kun je als gemeente mensen al een enorm plezier doen.

Ook 'belijning' is zo iets 'kleins' waarmee je relatief eenvoudig veel invloed kunt hebben op het verkeer. Het lijkt heel vanzelfsprekend om als fietser rechts van de auto's te rijden, maar zonder lijn op de weg zijn auto's die met 50km en meer langs je scheuren angstaanjagend. Voor voorrangregels geldt dat ze op zich duidelijk zijn. Toch is het wel heel fijn om langs haaiantanden te fietsen, zodat je als het ware beschermd wordt door de punten van de driehoek die naar de naderende auto's wijzen. In de vorige OEK stond een ingezonden brief van iemand die die bescherming mist bij de nieuwe rotonde op de 2e Hugo de Grootstraat, en daardoor dacht geen voorrang te hebben. Juist op die plek extra belangrijk, omdat voor de fietser de voorrang alleen wordt geregeld met die haaiantanden. Hiernaast een vergelijkbare situatie waar haaiantanden,



voetganger én fietser hebben voorrang

ook al worden ze door de zebra van de fietsstrook gescheiden, aangeven dat de voetganger én fietser voorrang hebben.

Overigens vinden wij dat de haaiantanden in bovenstaande situatie tussen zebra en fietsstrook zouden moeten staan, maar dat is nu helaas niet wat de stedelijke richtlijn wil.

Belijning is dus psychologisch belangrijk; echt mooi zou het zijn als we overal hetzelfde deden. Het verkeersbeleid in Amsterdam is echter gedecentraliseerd, dus iedereen doet het anders. Nu wordt er stedelijk wel over nagedacht, en er zijn ook nieuwe richtlijnen vastgesteld voor de belijning die op de grote doorgaande wegen (het hoofdnet auto) worden aangebracht. Opvallend is echter

dat het voor fietsers grotendeels gaat om dingen die juridisch geen status hebben. Een voorbeeld daarvan is het gebruik van rood asfalt voor fietsroutes in de voorrang. Te zien op rotondes, maar op steeds meer plekken ook doorgetrokken over de weg heen. Nuttig als het stoplicht uit is om de automobilist attent op kruisende fietsers te maken, maar het betekent niet dat je op rood asfalt automatisch voorrang hebt. Die krijg je alleen van de borden en/of de haaiantanden. Het asfalt is enkel een aandachttrekker.

Ook zo'n aandachttrekker (maar niet meer dan dat!) is de blokmarkering. Bij nieuwe projecten is het zo dat die alleen wordt aangebracht langs een fietsstrook die voorrang heeft. De manier om fietsers zonder voorrang toch te wijzen waar ze

moeten rijden, zijn de zogenaamde 'kanalisatiestrepen' (rechts).

In het verleden werd blokmarkering

veel algemener gebruikt als 'let op: fietsoversteek'. Die blokken liggen nog op veel plaatsen en suggereren ten onrechte dat de fietser voorrang heeft. En helaas zijn er ook stadsdelen die niet opletten en vrolijk nieuwe aanbrengen. In het voorbeeld hieronder bijv. dwars op de haaiantanden die zeggen dat je juist geen voorrang hebt.



geen voorrang ondanks blokmarkering

Kortom: in de situatie op de eerste foto valt niet te zeggen of je voorrang hebt. De betreffende kruising is niet geregeld met borden of iets anders. Dus je hebt voorrang als je van rechts komt, maar je moet de van rechts komende auto of fiets voorrang geven. Of je nu op rood asfalt tussen de blokmarkering rijdt, of niet. Het goede antwoord is dus: weet niet.

In de volgende OEK meer over onduidelijke voorrangssituaties en de rare gevolgen daarvan. Om het nog lastiger te maken, kun je namelijk ook voorrang hebben terwijl je over zwart asfalt met geleidestreven rijdt, of geen voorrang ('achterraag?') ondanks blokmarkering en haaiantanden. Blijven uitkijken dus.

GdW

Meer info: [www.verkeerstekens.nl](http://www.verkeerstekens.nl)



kanalisatiestreven

# Hoe staat het met de Zuidas?

**Ontwikkeling van de Zuidas betekent ook ontwikkeling van infrastructuur. Wordt dat een sluitpost of wordt er serieus over nagedacht? En hoe zit het met de belangen van de fietsers daarbij? Wij doen ons best de visie en standpunten van de besluitvormers te beïnvloeden. Een tussenstand.**

In de vorige OEK schreef ik dat we nu wat beter zouden weten waar we staan. Maar dat blijkt een illusie. Op het moment dat ik dit schrijf is onzekerheid troef en is het met de salami-tactiek van de Zuidas moeilijk inschatten waar we uit zullen komen.

Terug naar dit voorjaar. Stad en Staat zouden gaan beslissen wat ze willen met de Zuidas en hoe ze dat willen (laten) financieren. Tijdens die discussie bleek dat private partijen (banken, verzekeraars) op dit moment helemaal niet zitten te springen om riskante investeringen die in tientallen jaren moeten worden terugverdiend. Ze willen dus meer invloed en minder risico.

## Een goed stedenbouwkundig plan

Toen werd besloten dat de stad dan maar eerst haar stedenbouwkundige visie zou gaan vastleggen, los van de vraag hoe e.e.a. gefinancierd wordt. Die visie is er nog niet. Extra stroppen bij de Noord/Zuidlijn, failliet gaande banken, andere raadsleden, wie weet wat voor invloed dat gaat hebben, maar daar wil ik het hier niet over hebben. Voor de Fietsersbond is het stedenbouwkundig gedeelte wel het belangrijkste. Wat wij daarvan vinden, hebben we beschreven in OEK 72 (mei 2007). In de politiek komt het er dan op aan om te zorgen dat je je zin krijgt. Dat begint met vaak herhalen wat 'je zin' is en waarom, tegen iedereen die het weten moet.

Iedereen staat welwillend tegenover het belang van fietsen in de Zuidas. Dat lijkt mooi, maar in de praktijk van de plannenmakerij zien we te weinig aandacht voor het grote geheel. We werkten in deze ronde toe naar de gemeenteraadsvergadering waarin de *Visie Zuidas 2007* zou worden vastgesteld. Een zgn. richtinggevend document voor de Zuidas, maar met een wat onduidelijke status. Pas op het alleraatste moment werd besloten dat dit document toch maar in de inspraak moest. Voor ons prima, want dan konden we nóg een keer vertellen wat we vonden, maar ook een beetje raar. Hoe dan ook, die *Visie* moest vastgesteld worden en wij wilden dat daarin ook iets opgenomen zou worden over fietsen, en over hoe je denkt dat te gaan bereiken. Opschrijven dat je wil dat het fantastisch wordt is in zoverre makkelijk dat iedereen het daarmee eens zal zijn... Maar je wilt niet dat wat wordt opgeschreven tot niets verplicht.

## Gebrek aan overzicht

Belangrijk voor ons is de plek van fietsroutes in het totale ontwerp. Fietsen doe je niet op een aanhangsel van de autowegen in de Zuidas, maar over een samenhangend Hoofdnet Fiets, door de hele stad. Bij de Zuidas werkt men echter per deelproject. Binnen zo'n deelproject wordt gekeken waar de fiets past, en daar wordt dan een strook asfalt van zo'n 2 meter getekend. Aansluitingen, routes, bestemmingen, die komen niet aan de orde, want ze overstijgen het gemiddelde deelproject. Wij houden bij elk van die deelprojecten hetzelfde verhaal, en worden daar wel eens moedeloos van.

## Missers

In de gemeenteraad hebben velen het idee dat het goed geregeld is met de toezegging dat de fiets belangrijk is. Vrijliggende fietspaden langs de hoofdroutes zitten erin, wat willen we dan nog meer? Wij weten wel voorbeelden waar het mis gaat:

- De Mahlerlaan heeft fietspaden van minder dan 1,80m, minder dan de minimum maat dus. Op de Marnixstraat (zie p15) zijn we daar blij mee, maar als je een nieuwe straat aanlegt, waar je een prachtig fietspad langs de spoordijk voor hebt opgeofferd, is een breedte van minder dan 1,80m op een route die diverse parkeergarage-inritten kruist onder de maat.
- De route door het RAI complex is in de *Visie* onderdeel van het Hoofdnet Fiets, maar als de directeur van de RAI het vervelend vindt, is er geen Zuidas te bekennen die opkomt voor het fietsbelang. En het dreigt een onduidelijke gedoogroute te worden, wat het nu in feite is.
- De tunnel onder de Beethovenstraat wordt gestremd voor bouwwerkzaamheden. De alternatieve kruising met de Irenestraat is dan een probleem, maar ook het omrijden door het park wordt niet vanzelfsprekend gefaciliteerd. Wat blijft er dan over van je hoofd fietsroute?

## Garanties en moties

Eigenlijk wilden we gewoon meer garanties. Gelukkig vonden we een luisterend oor in de gemeenteraad, bij met name GroenLinks. We wilden onze ambities in woorden vatten die ten eerste zorgen dat je mensen er later op kunt aanspreken, maar die ook weer niet zo



specifiek zijn dat je ze nu eigenlijk nog niet vast kunt leggen. Dat laatste is in elk geval gelukt, hetgeen GroenLinks inspireerde tot een motie over 'gebiedsregie'. Deze motie, en ook een tweede, over het ook tijdens de ontwikkelingsfasen waarborgen van het belang van de Oost-West- en Noord-Zuid-fietsroutes, zijn met algemene stemmen aangenomen. Een derde motie die voor ons belangrijk was, werd geïnitieerd door de bewonersvereniging Beethovenstraat-Parnassusweg. Zij willen, net als wij, dat de Strawinskylaan hoog blijft liggen. Vanwege de verkeersveiligheid en overlast van het autoverkeer op maaiveld, maar voor deze bewoners ook om een afscheiding te behouden tussen de drukke Zuidas en hun rustige woonwijk. In de *Visie* zoals die voorlag ging de Strawinskylaan zonder meer naar beneden. Er is nu een motie aangenomen die eist dat er vóór het nemen van een beslissing daarover een uitgewerkt stedenbouwkundig plan van het deelgebied Strawinsky moet komen. In dat plan moeten onze bezwaren opgevangen worden, dan kunnen we verder zien.

Het blijft erg moeilijk om de concrete problemen waar we nu mee te maken hebben, op te lossen via moties waar een meerderheid van de gemeenteraad voor is op het moment dat in de Raad wordt gediscussieerd over een *Visie* met een eindplaatje. Toch hebben we goede hoop dat we met deze moties de Zuidasontwikkelaars kunnen aanspreken op hun houding ten aanzien van fietsbeleid. Dat goede fietsbeleid blijft wat ons betreft bepalend voor de Amsterdamse kwaliteiten van de Zuidas.

GdW



**Willem Scholten heeft inmiddels viereneenhalf jaar zijn werkplaats Kwikfiets op een van de mooiste en meest benijdenswaardige plekken van Amsterdam: de De Ruyterkade, vlakbij de spoorbrug en het Centraal Station. Hij woont boven de zaak en geniet elke dag van een fenomenaal uitzicht over het IJ. Maar of hij daar nog lang zal zitten, is nog maar de vraag. Echt grote zorgen maakt hij zich daar evenwel niet over.**



foto AMR

## 'Fietsfamiliebedrijven? Een soort Dynasty.'

In eerste instantie zou hij er anderhalf jaar kunnen blijven. Al zo lang bestaan er plannen voor die plek van Maurits Rubinstein, de initiatiefnemer van de Chocoladefabriek, ook wel 'Chocolade IJ' genoemd. Daar loopt immers de nooit gebruikte tramtunnel, die ook heel goed als Fietsmuseum zou kunnen dienen. "Maar," zegt Scholten, "Rubinstein had als eerste het idee voor een museum daar." Door een combinatie van veranderende bestemmingsplannen, langlopende vergunningverleningsprocessen en bewoners die het chocolademuseum niet zien zitten, werd het huurcontract met Willem Scholten verlengd. "Nu zit ik in elk geval tot en met februari 2009 hier." Intussen heeft hij wel contact met de Loodsen, een gemeentelijke afdeling die gaat over de huisvesting van kleine bedrijfjes op locaties die nou niet meteen A-locaties genoemd kunnen worden. "Zeg maar de minder aantrekkelijke bedrijfspanden."

Vier jaar geleden verruilde Scholten zijn baan als fietsreparateur in loondienst voor het avontuur van beginnende zelfstandige. Intussen heeft hij een vaste klantenkring opgebouwd en weten ook de treinreizigers die met de fiets naar CS komen, hem te vinden.

In de zomer is de coffeeshop annex fietsverhuur van Linda Pluimen naar een paar panden verderop vertrokken omdat ze er sowieso op termijn uitmoest. Willem was en is er voor reparaties. Onder het motto 'goed en snel' herstelt hij fietsen; wie zijn

fiets 's morgens brengt, kan hem 's avonds ophalen. Bandjes doet-ie binnen het uur. Niet voor niets is zijn zaak tot 19.00 uur open. "Ik houd het stadspuin rollend en remmend", zegt hij niet zonder enige trots.

### Fietsmuseum

Een van zijn grote dromen is een fietsmuseum. Het idee is even oud als zijn eigen zaak. Een deel van de collectie staat op de De Ruyterkade, een deel is elders ondergebracht. Na vertrek van de coffeeshop is de vrijkomende ruimte ingericht als museum in de dop. Vijf van zijn fietsen hebben, zegt hij, 'museale status'; de andere vijftwintig zijn gewoon interessante objecten. Daarnaast heeft hij de afgelopen jaren alerhande parafernalia verzameld rond fietsen: onderdelen, boekjes, logo's en ander beeldmateriaal - veel in zwart-wit.

Amsterdam had in z'n gloriejaren tussen de veertig en vijftig eigen merken. Scholten: "Veel fietsmakers brachten na verloop van tijd hun eigen merk uit. Een van hen was De Wilde. Ik ben erg trots op de 'Straaljager', een van zijn merken."

De Wilde bouwde tandems, niet alleen voor twee personen, maar wel tot en met acht. "De meeste zijn naar de Verenigde Staten gegaan als promotiemateriaal. Daar zijn er nog twee, een in een museum en een bij een particulier. Goud waard!" In 1977 ging de zaak op de fles, en Willem heeft intussen een goed contact opgebouwd met Jan de Wilde, kleinzoon van de eigenaar. Deze is 15 jaar bezig geweest om het ma-

teriaal te verzamelen. Hij kent nog enkele oude restaurateurs en fietsmakers. Willem's hart gaat nu uit naar een fiets, in goede en originele staat van omstreeks 1900. Hij staat op het punt hem te kopen, kost €3.000, maar dan heb je ook wat.

Nog altijd heeft-ie spijt van het feit dat hij een paar jaar geleden een echte 'Scholte' - bijna naamgenoot - voor €5000 op een veiling in Nijmegen aan zijn neus voorbij liet gaan. Scholte was namelijk de eerste fietsenhandelaar in Amsterdam.

De wereld van fietsverzamelaars telt een paar honderd man, een bont zelschap. "Afgelopen zomer was ik een weekend lang in België, bij een internationale bijeenkomst van fietsverlichtingsverzamelaars. Compleet met lezingen en een ruilbeurs. Een beetje lamp kwam er al gauw op €3000 à €4000."

Behalve op beurzen en veilingen is op Marktplaats.nl af en toe wat te vinden. Ook klanten, andere liefhebbers en vertegenwoordigers vormen zijn groeiend netwerk. Zo kon hij in het late voorjaar een Joco uit 1960 kopen, een gloednieuwe fiets die altijd op zolder had gestaan.

Het liefst vergelijkt hij de familiebedrijven, die de fietsmakers vaak waren, met de ooit populaire tv-serie Dynasty. Zo overleed de eigenaar en oprichter van de Jogo-fietsenfabriek op 90-jarige leeftijd aan een ongeval op een van zijn eigen fietsen - de remmen braken en hij kwam noodlottig ten val.



Daarom staat nu een deel van Willems eigen collectie in zijn zaak, bij wijze van voorproefje. Hij weet iemand die een mooie collectie van 80 fietsen van de hand wil doen. Kost wel €300.000, maar het zou een prachtige ruggegraat voor een fietsmuseum in Amsterdam betekenen.

Over een museale status maakt Willem Scholten zich niet druk. Hij heeft contact gehad met de Nederlandse Museumvereniging, maar hun budget neemt zienderogen af en ze konden niets voor hem doen.

### Ideale locatie

De Ruyterkade 105 is in de ogen van Willem Scholten de meest ideale locatie voor een fietsmuseum. “Hieronder zit nog een kelder van 175 m<sup>2</sup>. Als de bovenburen weg zouden gaan, zou ik dat erbij kunnen huren – een heel pand op dit punt, wauw!” Maar hij is ook reëel. Met de directeur van fietsmuseum Velorama in Nijmegen sprak hij eerder over een dependance in Amsterdam, waarbij Willem een deel van de collectie zou huren en tentoonstellen. Maar omdat de toekomst van het hoekpand onzeker is, werd het idee afgeblazen.

Heimelijk kijkt Scholten wel naar alternatieve locaties. Zijn tweede ideale pand is aan de Nieuwezijds Voorburgwal, naast het Amsterdams Historisch Museum. “Twee bronnen van Amsterdams cultureel erfgoed naast elkaar. Prachtig toch?” Maar het blijft voorlopig bij dromen, met een huur van €10.000 per maand is het nog verre van reëel.

Over wat hij wel en niet zou opnemen in zijn fietsmuseum heeft-ie goed nagedacht: “In principe zo breed mogelijk, ook de driepersoons-tandem van De Wilde. Maar

onder geen voorwaarde nieuwe fietsen van slechte kwaliteit.” Hij licht toe dat door eigentijdse milieubepalingen – gekoppeld aan de gevolgen van onze wegwerpmatenschap – fietsen tegenwoordig geen goede laklaag meer krijgen. “Als zo’n nieuwe fiets altijd buiten staat, is-ie binnen twee jaar doorgeroest.”

Het museum mag vooral niet statisch zijn, en hoewel er voorlopig veel beeldmateriaal getoond zal worden, moet het een dynamische en toekomstgerichte uitstraling hebben. Daarom moet er een werkplaats aan gekoppeld blijven en wordt het werk van de gebroeders Robbert en Rudolf Das getoond. Beiden zijn futuroloog en publiceerden in 1983 al hun boek *Wegen naar de toekomst*, waarin ze heel concreet hun plannen voor fietssnelwegen ontvouwen. Omstreeks deze tijd verschijnt hun tweede boek, waar het accent op energieproblemen en -oplossingen ligt en een hoofdstuk is gewijd aan ligfietsen. “De fiets is toch het vervoermiddel van de toekomst”, aldus Willem Scholten.

AMR

## ‘Als wij het niet hebben, kun je het vergeten.’

**Heus, CITO heeft 't staat al zeventig jaar op de pui van de zaak in fiets- en bromfietsonderdelen in de Ferdinand Bolstraat. Op 1 oktober bestond de winkel zeven decennia, maar dat was geen aanleiding voor een feest. Werd in 1988 het vijftigjarig bestaan nog wel gevierd, nu gaat de dag gewoon voorbij. Tijd voor een gesprek met mevrouw Bosch, die 70 jaar de zaak van binnen en van buiten kent.**

“Ik kan niet zo goed tegen oude mensen”, zegt de 92-jarige mevrouw Bosch, ‘tante Truus’ voor intimi. Daarom is ze samen met een goede kennis nog steeds vier middagen per week in de onderdelenwinkel te vinden. “Als de dag van gister,” weet ze zich de start van de zaak nog te herinneren.

“Mijn man is de zaak 70 jaar geleden begonnen. Hij werkte eerder als machinale houtbewerker, maar kon niet zo goed tegen werken voor een baas. Vanuit niets is hij de zaak begonnen, dat was een hele stap. Hij begon met een paar fietsen in consignatie van de fabriek; als er een fiets werd verkocht kregen we het geld.”

Hij zou meer dan een halve eeuw de zaak bestieren, met op een gegeven moment wel drie werknemers. “Zij droegen stofjassen, die weigerde m'n man te dragen.” Hij

is degene die de naam Cito heeft bedacht, Italiaans voor snelheid. “Hij was amateurwielrenner en reed bij La Champion, die club bestaat nog altijd.”

### Veranderingen in de Ferdinand Bol

“De straat is niet meer te herkennen”. Met die opmerking geeft ze aan dat de grote variatie van de jaren '30 inmiddels heeft plaatsgemaakt voor heel veel horeca. “Je had een behangerswinkel, een tassenzaak, eentje met damesmode, er was een apotheek, een sigarenwinkel en natuurlijk de meubelzaak waar ik tot ons trouwen in 1940 vier jaar heb gewerkt.” En niet alleen de winkels zijn veranderd, ook de trams: toen reden behalve de 16, 24 en 25 ook de 4 nog door de Ferdinand Bolstraat. “Bijna niemand had toen een auto, iedereen fietste

of ging met de tram.”

Ook de vakkennis en attitude van veel winkeliers heeft mevrouw Bosch zien veranderen. “Mijn man deed werkelijk alles voor z'n klanten. Dat kom je nou niet veel meer tegen.”

De zaak zelf is al die tijd niet of nauwelijks veranderd. Wel zijn in 1996, toen meneer Bosch overleed na een huwelijk van 56 jaar, de fietsen de deur uitgedaan. “Ik kan niet repareren, dus zijn alle 30 fietsen verkocht en doe ik sindsdien alleen nog in onderdelen.” Behalve wat in de overvolle winkel staat, hangt en ligt, liggen er ook nog voorraden in de kelder en in een pakhuis.

### De klanten

Omdat Cito uniek is in Nederland en waarschijnlijk een eind daarbuiten, komen van heinde er verre – “Terschelling en Groningen” – liefhebbers onderdelen halen die nergens anders meer te vinden zijn. Niet zonder trots meldt mevrouw Bosch dat ze ook op internet te vinden zijn. “Dat doen klanten dan, we moeten het vooral van mond tot mond reclame hebben.” Voor oude bromfietsmerken als Solex, ILO, Tomos en Puch hebben ze nog veel in huis, maar ook wie bijvoorbeeld een as of een trapstel voor een vooroorlogse fiets zoekt,

kan bij Cito terecht. "De hele voorraad zit in 't koppie. Niks computers. Als wij het niet hebben, kun je het wel vergeten." Mevrouw Bosch koopt wel zaken in - "naar bellen en banden is altijd vraag"- maar geen specifieke onderdelen voor de allernieuwste fietsen. Het ergert haar wel dat mensen wel een goedkope fiets kopen bij de Hema, Praxis of Gamma, maar daar vervolgens niet naar terug kunnen als er wat mee is. "Dan mogen wij het oplossen... Een zaak als de Hema verkoopt ook goedkope onderdelen, daar kunnen wij als kleine zelfstandige niet tegenop. Zeker niet als ze met aanbiedingen gaan stunten. Natuurlijk begrijp ik wel dat mensen het goedkoopste zoeken, maar er zijn er nog maar weinig die geld uitgeven voor het onderhoud van hun fiets. 'Wordt toch gejat,' zeggen ze dan."

Haar klantenkring omschrijft mevrouw Bosch als heel plezierig, nooit is iets vervelends voorgevallen. "Als iemand lastig doet, heb ik het onderdeel gewoon niet in huis."

### De toekomst

Sinds de aanleg van de Noord-Zuidlijn is de klandizie sterk teruggelopen. Als over 8 jaar de lijn klaar moet zijn, wordt mevrouw Bosch honderd. Fysiek en mentaal zijn er geen redenen te bedenken dat ze dat niet zou halen. Als er maar wat te roken is. "Liever een sigaret dan een boterham." Drinken doet ze niet en ze kan als een van de weinigen van haar leeftijd nog altijd zonder bril

toe.

Ze is duidelijk over de toekomst. "Als ik kom te overlijden, wordt er uitverkoop gehouden en sluit de zaak."

Natuurlijk heeft ook mevrouw Bosch wel wat wensen voor de toekomst van fietsend Amsterdam. "Of die bakfietsen van het fietspad af, of de paden verbreden. En ook die verrekt kleine lichtjes die je mag dragen - niemand ziet je toch." Het is vooral de nonchalance van veel fietsers die haar pijn doet. Voor de vele fietsers die onderweg telefoneren heeft ze geen goed woord over. "Ik werd vroeger op de bon geslingerd omdat ik met één hand reed. Daar zou je nou eens om moeten komen."

tekst/foto: AMR



## Fiets-inlever-actie in Zuideramstel

**Anita Peperkamp is projectleider van de fietsenacties in Stadsdeel Zuideramstel. Daarmee was ze ook verantwoordelijk voor de fietsinleveractie die op de 'autoloze' zondag 21 september in dit stadsdeel werd gehouden. Inwoners konden op drie punten (twee in Buitenveldert, een in de Rivierenbuurt) niet langer gewenste fietsen afgeven. Legitimatie was verplicht. Zes vragen over deze actie.**



### Waarom doet het stadsdeel dit?

"Het gaat erom dat burgers zich bewust zijn van het feit dat niet elke fiets in de buurt nog gebruikt wordt, en dat verwijderde fietsen weer plaatsmaken voor andere. Het hele jaar doet de afdeling Handhaving aan opruimacties. Soms willen mensen van hun oude fiets af en weten ze niet goed wat ze moeten doen."

### Was de fietswraakactie een succes?

"Ik dacht 'er komt natuurlijk geen hond', maar op alle inzamel punten zijn fietsen gebracht. De meeste bij het stadsdeelkantoor aan het President Kennedyplantsoen. In totaal 35 stuks, waaronder veel kinderfietsen. Er kwam zelfs een gezin vijf fietsen inleveren. De regels rond het verwijderen van oude fietsen zijn in de veertien stadsdelen nu nog verschillend, maar die zijn eind dit jaar, begin volgend jaar gelijk. Dan komt er eenzelfde actie, maar dan stadbreed."

### **Wat kregen de inleveraars?**

“Als attentie kreeg iedereen een fietszadelhoesje. En zij gingen mee naar een van de vier familieabonnements voor een half jaar op het De Mirandabad. Maar dat geldt alleen voor de actie van 21 september.”

### **Wat gaat Zuideramstel nu met die wrakken doen?**

“Van de 35 fietsen hebben we er 8 geselecteerd die je nog goed kunt opknappen. We zijn in gesprek met een docent techniek van een middelbare school. Die moet wel zijn programma omgooien,

maar kan mooi met deze fietsen leerlingen enthousiasmeren en opleiden voor het vak van fietsmaker. Dat willen we met de stadbrede actie ook doen; elk stadsdeel kiest een school, en daar gaan de betere fietsen heen. Echte barrels gaan naar de schroot.”

### **Wat moet ik als bewoner met m'n wrak doen op de andere 364 dagen van het jaar?**

“Ga naar onze site ([www.zuideramstel.amsterdam.nl](http://www.zuideramstel.amsterdam.nl)), die is net aangepast. Tik het zoekwoord ‘fiets’ in en je ziet vanzelf wat je kunt doen. Wie geen internet

heeft, belt met Handhaving (5464395); die maken een afspraak om de fiets te komen halen, want je moet je wel legitimeren en een afstandsverklaring tekenen.”

### **Hoezo, een afstandsverklaring?**

“Je zult maar terugkomen van een lange reis en merken dat je fiets niet meer in het rek staat. Een buurman kan zomaar jouw fiets hebben afgestaan. Dan kunnen we via kenmerken van je fiets de buurman achterhalen, die afstand heeft gedaan van je fiets.”

AMR

vervolg van pag. 13

barentaal. Iedereen die er maar een beetje voor openstaat, begrijpt het als zij uitbeeldt dat we willen slapen, overmorgen bedoelen of graag zout op tafel willen.”

Het grote voordeel van fietsen in niet-westerse landen is dat het leven zich op straat afspeelt. “In Duitsland en Frankrijk is het ook heel aangenaam fietsen, maar Frankrijk is dood en leeg als je er doorheen fietst. Twee jaar geleden fietsten we langs de Oostzee, langs de oude Hanzesteden. Dat was nog niet druk, maar zal het waarschijnlijk wel worden. Tegelijkertijd: nergens vind je zoveel culturele rijkdom als in Europa, dat realiseer je je ook wel weer.”

### **Naar Peking**

Mevrouw Rovers werkt nog en kan en wil geen vier maanden naar Peking fietsen. En meneer wilde niet alleen. “In Europa is dat geen punt, maar zolang en zover is ongezellig, en stel dat je ziek wordt.” Het viel niet mee iemand te vinden die meewilde en kon.

Via internet stuitte Joost Rovers op de Canadese Tour d’Afrique, een ideële club die al een aantal jaren fietstochten van 11.000 km organiseert, van Caïro naar Kaapstad, door oostelijk Afrika. Over Kenia wordt gevlogen, vanwege de gevaarlijke politieke situatie. Een deel van de opbrengst van de reis wordt geschonken aan een Afrikaanse gezondheidszorginstelling die fietsen aanschaft voor artsen en verpleegkundigen, waardoor zij meer patiënten kunnen bereiken.

Sinds verleden jaar heeft Tour d’Afrique zijn grenzen verlegd naar Zuid-Amerika, maar ook naar de Zijderoute. Rovers: “Ik houd erg van geschiedenis en vooral van de oude handelsroutes. Over de Hanze-, maar ook de barnsteen- en de zoutroutes

heb ik heel veel gelezen. Fascinerend!” De combinatie van zijn voorliefde voor fietsen en de zijderoute deden hem besluiten zich aan te sluiten bij het kleine internationale gezelschap dat op 27 juli vertrok vanuit Istanbul. “Nog een Nederlandse vrouw, een Amerikaan, Engelsman, Australiër, Nieuw Zeelander en ik. En nog wat mensen die een deel van de tocht afleggen, omdat ze geen vier maanden kunnen fietsen, of het geld niet hebben.”

De tocht beslaat volgens plan 110 dagen: 88 fietsdagen en 22 rustdagen. Met een gemiddelde van 125 km per dag trekt het fietskonvooi door woestijngebieden, ondermeer de Gobi, en over sneeuwvlaktes. “Was ik in maart vertrokken, dan zou ik vrijwel alleen zomers hebben meegemaakt en dat is ook geen pretje.”

Iedere deelnemer mocht maximaal twee maal 23 kilo aan bagage meenemen, inclusief tent, slaapzak en helm. Dat werd in een bus vervoerd. Voor alle weersomstandigheden nam Rovers twee broeken en een verschoning mee. Op de fiets, een randonneur die eruit ziet als een gewone Nederlandse fiets, maar wel met voldoende versnellingen voor de bergen, nam hij minimaal drie liter water mee, reserveregenkleding, arm- en beenwarmers, in het stuurtasje wat energierepen, de verrekijker, het vogelboek en een cameraatje. En natuurlijk een reserveband en wat onderdelen in het zadeltasje.

Zo’n 15% van de tocht ging door bergachtige gebieden, met de hoogste pas op 3.572 meter.

Een groot probleem bij de voorbereiding vormden de visa. Met name voor Azerbeidzjan en Turkmenistan was dat moeilijk, maar de Visumwinkel deed wonderen.

China was ook erg lastig vanwege het gevaar van terrorisme. Die wilden een gedetailleerd reisschema.

### **Fietsersbond**

Rovers’ zoon Kees is al geruime tijd actief lid van de Fietsersbond en probeerde zijn vader – die immers ook een fervent fietser is – over te halen om lid te worden. Maar daar zag senior jarenlang het voordeel niet van in. Als wegenbouwer kwam hij regelmatig in contact met wat toen nog de ENFB was, een club die hem wel sympathiek was omdat zij voor de belangen van fietsers opkwamen. Maar aan de andere kant stond weer dat voor hem het accent te zeer op recreatief fietsen lag. “Als je afstanden wilt maken en vlot wilt doorrijden heb je niet veel aan die mooie routes. Die leiden je alleen maar om.”

Een punt van kritiek is dat de belangen onvoldoende duidelijk worden uitgedragen. “De Fietsersbond profileert zich te weinig. Waar onderscheidt die zich in van de ANWB? Die wordt door de politiek gezien als consumentenorganisatie, ook voor fietsers, terwijl je als lid nooit wordt gehoord over iets als rekeningrijden. Maar ze hebben er wel een oordeel over, en dat wordt in Den Haag gehoord.”

Voor de Fietsersbond is het noodzakelijk dat de achterban groter wordt en hun stem gehoord, vindt Joost Rovers. “Met 2% idealisten bereik je niets, daarvoor moet je ook die overige 98% mee zien te krijgen. Meer wijzen op het algemeen belang en duidelijk maken dat goede belangenbehartiging ook geld kost.”

AMR



# Knelpunten

## Opgeloste knelpunten

### Centrum

Op de **Prins Hendrikkade**, tussen de Geldersekafe en het Singel, ligt nu langs de bebouwing een 2-richtingenfietspad. De overkant is daardoor helemaal vrij voor alle afslaanbussen, trams, etc.

Vooral bij het Victoria Hotel is dat een enorme verbetering.

De prijs betalen we op de kruising met de Martelaarsgracht: die moet je oversteken als je naar de fietsflat of de stalling wil, en dat is erg krap! Bovendien is de regeling van het verkeerslicht op die kruising op zijn minst frustrerend te noemen. Komend van de Martelaarsgracht moet je een slinger maken om naar links te kunnen, aftellen vanaf 45 seconden, oversteken en een krappe bocht naar rechts maken, om daar een vers rood licht tegen te komen van 30 seconden.



Prins Hendrikkade

Dat moet beter kunnen. In de toekomst rijden auto's daar niet meer rechtdoor over de Prins Hendrikkade en wordt het prachtig. Maar dat duurt nog even...

Het heeft er nog om gespannen of het stuk tussen Martelaarsgracht en Singel ook een 2-richting fietspad zou krijgen. Maar dankzij aandringen van de Fietsersbond, ligt dat er nu ook en niet pas over 5 jaar.

Op de **Munt** zijn fietsparkeervakken op de stoep aangebracht. De loopruimte langs de gevelzijde blijft nu goed vrij, maar op zaterdag is de capaciteit toch nog onvoldoende. De loopruimte naar de haringkraam is alleen vrij als de kraam open is.



Munt

Er staan nieuwe nietjes langs het **Singel** ter hoogte van de Kalvertoren. Mooi, want fietsparkeerplekken zijn daar schaars. Maar staan de nietjes wel de goede kant op? Ze staan (ongebruikelijk) schuin tegen de rijrichting in en dat is lastig inparkeren.



Singel

De achterliggende gedachte is dat fietsers nu min of meer gedwongen worden bij vertrek met de blik op het achteropkomende verkeer te manoeuvreren, veiliger dan met je rug er naar toe. Volgens sommigen is achteruit inparkeren voordelig: je stuur hoeft niet langs andere fietsen en bij het wegrijden sta je goed gepositioneerd. We zijn benieuwd naar uw mening en ervaring, ook met de hinderlijk hoge stoepwand.

De geul in het fietspad langs de **Stopera** waar we in de vorige OEK over klaagden is inmiddels beter dichtgestraat. Hierdoor is deze bandenkiller voorlopig buiten gevecht gesteld.

### Oud-Zuid

Langs de **museumtramlijn** liep al jaren een voetpaadje tussen de volkstuinten

door. Met de ontwikkelingen rondom het Olympisch stadion maakte het stadsdeel – tot groot verdriet van de volkstuinters – plannen voor een meer openbaar karakter van dit gebied. Inmiddels is het omgetoverd tot een parkachtig geheel.

Voor de fietser is in ieder geval de fietsroute langs de tramlijn mooi en leuk. Hij loopt van het Haarlemmermeerstation naar het IJsbaanpad. Halverwege verbindt de Jan Wilsbrug, genoemd naar de architect van het stadion, het park met de nieuwbouw bij het stadion.

Er wordt nog gewerkt aan het doortrekken van de route onder de A10 door naar een aansluiting op de route naar het Amsterdamse bos. Dat levert een prachtige snelfietsroute op tussen Amstelveen en Amsterdam. Om de kruising met de busbaan langs de A10 zo veilig en overzichtelijk mogelijk te maken, wordt er een haakse slinger aangelegd.

Eindelijk is op de **Marathonweg** de belijning van de geheel versleten fietssuggestie-stroken gewit. Maar bij het Hygiëaplein is dat niet goed gegaan. De schilders hebben blindelings de oude belijning gevolgd, kennelijk niet beseffend dat het profiel van de weg daar inmiddels veranderd is. Nu zit er een merkwaardige en voor fietsers niet ongevaarlijke zwenking in: precies bij de kruising wordt de rijbaan een stuk breder terwijl er maar een enge smalle fietsstrook overblijft. Dat moet snel verholpen worden.



Marathonweg

### Oud-West

Langs de **1e Constantijn Huygensstraat** is jaren gebouwd aan de nieuwbouw op de plek van het oude Swammerdam instituut. Fietzers hadden er alleen een krap pad tussen de bouwhekken en een gele band langs de auto/trambaan. Nu de bouw van de eerste blokken gereed is, is er ook eindelijk weer een fatsoenlijke stoep en een fietspad. Hoewel we liever asfalt en wat meer breedte hadden gezien, zijn we toch blij met deze verbetering. Punt van zorg blijft de inrit van de aanzienlijke parkeer-

garage onder de nieuwbouw.



### Zeeburg (IJburg)

Wie door het **Diemerpark** langs IJburg naar het oosten fietst heeft sinds kort een prachtige doorgaande fietsroute tot zijn beschikking, achter de Diemer centrale langs naar de weg naar Muiden. Een mooie aanvulling op het recreatieve netwerk.

### Slotervaart

Langs het **Nieuwe Meer** is het prachtig fietsen, maar de boomwortels onder het pad maakten het wel heel lastig. Daar zijn nu verschillende oplossingen voor gevonden. Op één stuk is het fietspad omgevormd tot voetpad. Fietsers rijden over de zeer rustige rijweg langs de volkstuinten. Op het deel vlak langs het water zijn over het hobbelige pad betonplaten gelegd. Die zijn niet helemaal vlak maar zeer goed befietsbaar. De mooie bomen met hun opspelende wortels konden zo blijven staan. Wij zijn benieuwd hoe zich dit in de loop van de tijd zal ontwikkelen.

## Voorkomen knelpunten

### Slotervaart

Bij de **buitenschoolse opvang** *De Groeiplaneet* stond een tijdje geleden ineens een bord dat fietsers verbood hun fiets tegen het hek te plaatsen. Waar je je fiets dan wel moest zetten was niet duidelijk. Onze vertegenwoordiger in Slotervaart trok aan de bel: "Zonder goed alternatief kan je fietsers niet zomaar verbieden hun fiets tegen het hek te zetten. Hef het verbod op of plaats goede alternatieve rekken!" *De Groeiplaneet* reageerde snel: het probleem was dat de sturen van de fietsjes precies op ooghoogte van de kleintjes zaten en zo gevaar opleverden voor spelende kinderen op het schoolplein. Inmiddels zijn er met spoed nieuwe fietsrekken geplaatst.

### Oud-Zuid

Eindelijk gaat er echt gebouwd worden

aan het Rijksmuseum. Langs de **Hobbemakade** – een van de omleidingsroutes zolang de onderdoorgang dicht is – moet een bouwterrein komen dat tot over de stoep loopt. Volgens het omleidingsplan moesten voetgangers aan de andere kant van de weg lopen, langs het water.



Daar is de ruimte zeer krap, zeker bij de bomen. Voor een deel komt er een plan-kier langs het pad maar op het overige deel zouden voetgangers haast niet anders kunnen dan over het fietspad lopen. Voor een paar weken is daar misschien mee te leven, maar niet voor een paar jaar, zoals de bedoeling is.

Fietsersbond en Werkgroep Toegankelijkheid Oud Zuid hebben bezwaar gemaakt en een alternatief plan met meer ruimte voor voetgangers voorgesteld: als de parkeervakken bij het fietspad en trottoir getrokken zouden worden zou er voldoende ruimte ontstaan. Maar het ophogen van de vakken bleek tamelijk duur. Het draait er nu op uit dat de parkeervakken buitengebruik worden gesteld, maar niet omgebouwd. Het fietspad kan dan tot vlak langs de vakken gelegd worden waardoor er voor voetgangers (net) voldoende ruimte komt.

### Noord

Op en rond het **Buikslotermeerplein** wordt enorm gebouwd en verbouwd.



Met de komst van de Noordzuidlijn wordt dit een zeer aantrekkelijke locatie met veel nieuwbouw. Het winkelcentrum zal naar de metrolijn toe verplaatst worden en het viaduct van de Waddenweg verdwijnt. Om dit voor elkaar te krijgen moet er veel

veranderd worden, ook aan de wegen, en dat gaat niet zo maar. Fietsers en voetgangers dreigen dan in de knel te komen. De Fietsersbond heeft met enig succes geadviseerd om de omleidingsroutes zo veilig en begaanbaar mogelijk te maken.

## Nieuwe knelpunten

### Oud-West

Onder druk van de Kamer van Koophandel en het MKB heeft de gemeentelijke wethouder Herrema aan stadsdeel Oud-West opgedragen per 1 januari 2009 in de Bilderdijkstraat en de 1e Constantijn Huygensstraat voor het overdag parkeren een 10-cents tarief in te voeren. De deelraad was in meerderheid tegen (volgens de lokale wethouder omdat het "een extra aanzuigende werking op autoverkeer heeft, niet bijdraagt aan een betere luchtkwaliteit, het effect op de lokale economie twijfelachtig is en het een boel geld kost." Merkwaardig dat niemand tegen was omdat de invoering de verkeersveiligheid schaadt. Het betreft hier namelijk een zgn. red route (veel letselgevallen) waar het gevaar hem vooral zit in het kort autoparkeren. Op zo'n plek kort parkeren aanmoedigen is natuurlijk van de gekke.



De Fietsersbond heeft nog via inspraak de gemeente verzocht de invoering van dat 10-cents tarief uit te stellen tot er op die route fietspaden zijn aangelegd. Volgens de plannen gaat dat in 2009 gebeuren, dus het betreft een gering uitstel. Als die fietspaden er liggen vormen parkerende auto's niet langer een gevaar voor fietsers. Helaas bleek er in de gemeenteraad geen meerderheid te vinden die Herrema wilde dwingen dit verzoek in te willigen. We raden ons nog op hoe we deze ramp kunnen voorkomen.

# Angst om te fietsen

In de jaren negentig werkte ik twee zomers in een kinderkamp hoog in de Sierra Nevada, California. Ik had een hut zonder stroom en dus luisterde ik 's avonds in bed naar m'n transistorradio. En hoewel het kamp 600 km van Los Angeles lag (en 2100 meter daarboven) kon ik toch veel zenders uit die stad ontvangen.

Was dat al opmerkelijk, verontrustend was dat ik daar, diep in de bossen, ver weg van auto's en wegen, voortdurend nieuws hoorde over bloediger geweld in de straten en op de snelwegen van Los Angeles.

Al die berichten over doden en zwaar gewonden maakten dat ik nooit meer in een auto wilde rijden. En het is een belangrijke reden waarom ik uiteindelijk naar Amsterdam verhuisde – een stad waar je je zo makkelijk met een fiets kan verplaatsen dat je echt geen auto nodig hebt.

Onlangs werd ik herinnerd aan die radiouitzendingen uit L.A. toen mijn schoonvader me een stapeltje krantenknipsels stuurde uit Portland, Oregon (de fiets hoofdstad van de VS en de stad waar ik mijn vrouw ontmoette).

Eén voorpaginakop schreeuwt "FIETS-AUTO OORLOGEN!" En dit zijn een paar berichten:

- Een snelle fietser passeert een auto en rijdt door een rood licht. Een paar straten verder haalt de automobilist de fietser in en schreeuwt "Langzamer!". Dit loopt uit op een treffen waarbij de fietser uiteindelijk z'n fiets opneemt en er herhaaldelijk mee uithaalt naar de auto.  
De fietser werd later aangehouden.

- Een paar dagen later ziet een fietser een auto met grote snelheid door een buurtstraat rijden en roept "Langzamer!". De auto keert en rijdt recht op de fietser in die op de motorkap terecht komt. Als in een heuse Hollywoodfilm rijdt de auto met hoge snelheid door terwijl de fietser zich stratenlang vastklampt aan de gleuf tussen motorkap en voorruit.\*  
"Had ik losgelaten dan was ik er geweest", zei de fietser na afloop.  
De automobilist werd later aangehouden.
- Enkele dagen later schreeuwt een automobilist naar een fietskoerier "Draag je helm!". Het komt tot een treffen waarbij de automobilist het U-slot van de fietser grijpt en hem ermee van langs geeft.  
De automobilist is later aangehouden.

In al die incidenten escaleert een woordenwisseling tot geweld. In Amsterdam komen ruzies tussen fietsers en automobilisten ook voor, maar het aantal keren dat zulke onenigheden tot een dergelijke razernij leiden zijn zeldzaam.

Het lezen van die nieuwsberichten stemde me dankbaar dat ik in Amsterdam woon (en fiets). Tegelijk werkt het op m'n zenuwen omdat m'n vrouw, zoon en ik de volgende maand voor 17 dagen naar Portland gaan.

Hoewel we daar voorheen dagelijks fietsten en er nog steeds fietsen hebben staan, vervult de gedachte door Amerikaanse straten te fietsen me nu met grote angst.

*Pete Jordan*

\* Zie voor videobeelden: <http://blogtown.portlandmercury.com/archives/2008/07/14/bike-vs-car-2-shocking-video>



**Mede dankzij de Fietzersbond**