



Waar zijn we vóór
en
waar zijn we tégen?

ACTIE
tegen overlast
Snorscooters!

Knelpunten:
opgeloste
& nieuwe

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 16 februari 2011

Bijdragen (lieft digitaal) zijn welkom tot 3 januari 2011 o.v.v. "kopij OEK".

E: oekredactie@fietsersbondamsterdam.nl

Adresgegevens afdeling

WG-plein 84, 1054 RC Amsterdam

T: 020-6854794

E: amsterdam@fietsersbond.nl

I: www.fietsersbondamsterdam.nl

Postbank: 3621877 tnv Fietsersbond Amsterdam

Bezorging: oek@fietsersbondamsterdam.nl

Het kantoor is als regel geopend op werkdagen van 10 - 17 uur (behalve op vrijdag). Soms zijn we er niet. Wil je zekerheid dat er iemand is, bel dan even: 020-6854794

Onderafdelingen

Amstelveen:

p/a Nieuwe Kalfjeslaan 2, 1181 CA Amstelveen

E: amstelveen@fietsersbond.nl

Diemen:

p/a Tapijtschelp 10, 1112 DS Diemen

E: diemen@fietsersbond.nl

Aan dit nummer werkten mee:

Gerrit Faber, Pete Jordan, Johan Kerstens, Marjolein de Lange, Tom Lantink, Anne-Mariken Raukema, Fred Redemeijer, Cor Roof, Govert de With

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

U bent al lid vanaf € 2,17 per maand

Zie: www.fietsersbond.nl

Twee rechtzettingen

In OEK 81 maakten we melding van een nieuw knelpunt in de Sarphatistraat (zie ook achterzijde van deze OEK). Daar stond bij dat deze straat in stadsdeel Oost ligt. Fout! Paul van der Veer wees ons er gelukkig op dat het stadsdeel Centrum is.

Een andere blunder was wat er in dezelfde OEK op pag. 11 stond over

fietsuggestiestroken: dat er niet op geparkeerd of zelfs maar gestopt mag worden. Was het maar waar! Eelco Langerijs tikte ons op de vingers: fietsuggestiestroken hebben geen juridische status en dus kan er geen verbod gelden op stoppen of parkeren daarop.

We hebben ons voorgenomen dit soort fouten niet meer te maken.

OEK DIGITAAL?

In de vorige OEK vroegen we u te reageren op het idee om de papieren OEK af te schaffen en verder te gaan met enkel een digitale OEK. Daarop hebben we veel reacties gekregen, overwegend afwijzend. Verreweg de meesten houden van een papieren OEK, die je overal mee naar toe kan nemen om op je gemak te lezen (of zelfs om weg te geven of achter te

laten). Dat is duidelijk: **de papieren OEK blijft**. En voor degenen die een digitale versie wel zien zitten, zetten we een betere kwaliteit op internet.

Aankondiging

Wat: Algemene Actieve Ledenvergadering (AALV)
Wanneer: Wo 19 januari, 20 uur
Waar: WG-plein 84

DIGITALE NIEUWSBRIEF

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

Mail ons o.v.v. "Fietsband":
amsterdam@fietsersbond.nl

In dit nummer:

- 3 Fietsparkeervakken
- 4 Nieuws | Bandendruk
- 5 **Actie: overlast snorscooters**
- 6 De Vogelvrije (Race) Fietser
- 7 50 jaar fietsverbod Leidsestraat
- 8 Puzzelfoto
- 9 Hoe breed zijn fietspaden?
- 10 Nieuws uit Amstelveen
- 11 Nieuwe (multi)culturele fietsroutes
- 12 Luchtautomaten
- 14 Wijkcontactpersoon in Nieuw-West
- 15 Met de OV-fiets kom je OVeral
- 16 Knelpunten | Fietstools
- 17 Cok Oostveen: activist in ruste?
- 18 Verkeersouder: veilig naar school
- 20 Hoe verder? | Nuttige weesfietsen?
- 21 Knelpunten
- 23 Column Pete Jordan
- 24 NIET ZO MAAR ZO

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
- Centrum	5519555
- Diemen	3144888
- Nieuw-West	14020
- Noord	14020
- Oost	2535480
- OuderAmstel	4962121
- Uithoorn	0297-513111
- West	14020
- Westpoort (station Sloterdijk)	5234567
- Zuid	14020
- Zuidoost	5670222

- **Fout geparkeerde auto's** 5530333
- **Storing straatverlichting** 5972626
- **Fiets-bewegwijzering:** 088-2696747 of schadebew@anwb.nl o.v.v. locatie en mast- of bordnummer (s.v.p. ook doorgeven aan de Fietsersbond, afd. Amsterdam, 020-6854794)
- **Wegdek op trambanen:** infraservice@gvb.nl (c.c. aan amsterdam@fietsersbond.nl)
- **Storing verkeerslichten:** licht@fietsersbondamsterdam.nl o.v.v. kruispunt + rijrichting



Fietsparkeervakken

Fietsparkeervakken zijn er nog niet zo lang in Amsterdam. De eerste is in 2006 aangelegd in de Jodenbreestraat na een gezamenlijke actie van de Fietzersbond en organisaties van slechtzienden.

Vóór die tijd stond er bij de ingang van de supermarkt aldaar altijd een kluwen van fietsen die de doorgang en de toegankelijkheid ernstig beperkte. Voor gehandicapten was er vaak geen doorkomen aan. Het idee was dat fietsvakken duidelijk maken waar fietsen gezet moeten worden zodat loopruimte vrij blijft. Fietzers blijken dit te snappen: de stoep is nu meestal vrij en netjes op een rij zijn de fietsen beter bereikbaar en passen er meer (foto rechts).

Nadelen

Er zijn echter ook nadelen. In een ingezonden brief verwoordt H.P. Salomons ze duidelijk:

"...Als er niets is om de fiets aan vast te zetten, wordt het risico van diefstal alleen groter. Bovendien waait het in dit land bijna altijd stevig, waardoor de los neergezette fietsen als dominostenen omver gaan. Dat maakt het erg moeilijk een fiets weer terug te pakken en zorgt bovendien voor nogal wat schade. Ik begrijp dat het voor de gemeente lekker goedkoop is, maar het lijkt me geen experiment om mee door te gaan, integendeel: terugdraaien!"

Ook tijdens de laatste ledenvergadering van de Amsterdamse Fietzersbond werd stevig gediscussieerd over fietsvakken. Moet de Fietzersbond zich hard maken om overal voldoende goede fietsenrekken te krijgen? Of bieden fietsparkeervakken nuttige of zelfs wenselijke oplossingen?

Vrije plekken

Het valt niet te ontkennen: de beste remedie tegen fietsdiefstal en omvallen (foto rechts) zijn degelijke fietsenrekken met aanbindmogelijkheid. Het is echter de vraag of die op drukke locaties kunnen voorzien in voldoende vrije fietsparkeerplekken op korte afstand van de bestemming.

Fietzers die snel een boodschap komen doen willen het liefst vlak bij de ingang van de winkel hun fiets parkeren. Als er geen vrije plek in een goed rek te vinden is zal de kortparkeerder niet verderop een fietsenrek gaan zoeken, maar zijn



fiets zomaar ergens neerzetten, desnoods midden op de looproute. Dat is wat mij betreft net zo a-sociaal als foutparkerende auto's op een fietsstrook.

Op veel plekken in de stad zijn de fietsenrekken goed gevuld vol met fietsen van bewoners en werknemers. Die parkeren hun fiets voor langere tijd en willen hem dan graag veilig parkeren, met een slot vast aan een rek of paal (foto rechtsboven).

Om voor de vele kortparkeeders bij bijv. een supermarkt voldoende beschikbare parkeerplek te regelen en tegelijkertijd loopruimte vrij te houden ken ik nog geen betere maatregel dan fietsparkeervakken. Ze bieden vrije plekken vlak bij de ingang, ze nodigen niet uit om de fiets er lang te laten staan en ze geven een richting om de loopruimte vrij te houden. Mocht u betere maatregelen dan fietsvakken weten om het kortparkeren op drukke plekken goed op te lossen dan hou ik me aanbevolen.

Heeft u ideeën of voorbeelden die ervoor zorgen dat kortparkeeders op drukke plekken hun fiets goed kwijt kunnen zonder de nadelen van de fietsvakken, dan horen we ze graag:

www.fietzersbondamsterdam.nl/discussie
of
oekredactie@fietzersbondamsterdam.nl



Met mijn pleidooi voor fietsvakken wil ik geenszins het belang van goede fietsenrekken onderschatten. De gemeente, en de Fietzersbond moeten hun best blijven doen om voor lang parkerende fietsers voldoende vrije plekken in goede rekken te realiseren. Door voldoende rekken te plaatsen – zo nodig op autoparkeerplekken en in fietsenstallingen – en door wrakken en weesfietsen, die zinloos plekken bezet houden, weg te halen.

ML

IJburg

De IJburgers lijken nu met de auto gebruik te kunnen maken van de weg van NUON. Daarmee wordt de situatie voor fietsers relatief slechter. Zij kunnen natuurlijk door de Diemer Vijfhoek, maar het zou wel aardig zijn om, nu de hekken voor auto's weg zijn, die hekken voor fietsers ook weg te halen. Dat levert een keuze op waar verschillende fietsers wel behoefte aan hebben.

Adam Smitplein (NwWest)

De doorgaande fietsroute van het Christoffel Plantijnpad naar het Nieuwe Meer was helemaal uitgevoerd in asfalt. Ter hoogte van het Adam Smitplein, op het bedrijventerrein, is nu een stuk asfalt vervangen door hobbelig natuursteen. Vervelend voor fietsers, maar men ging node akkoord omdat gezegd werd dat het geen Hoofdnet Fiets zou zijn en het erg belangrijk was voor de stedenbouwkundige uitstraling van het plein als het helemaal in stenen zou worden uitgevoerd. Wie schetste dan ook onze

verbazing toen na uitvoering alleen het fietspad en het voetpad van hobbelstenen bleken voorzien terwijl de rijbaan nog steeds gewoon asfalt heeft. En onze verbazing werd ergernis toen kwam vast te staan dat het stukje fietspad wel degelijk onderdeel is van het Hoofdnet Fiets (het staat op de kaart uit 2005 als 'toekomstig hoofdnet' aangemerkt). Wat ons betreft moet daar gewoon het oude fietspad worden teruggelegd!

Nic. Beetsplantsoen

Om het sluipverkeer van auto's te verminderen had het voormalige stadsdeel Oud-West het voornemen opgevat om het fietspad langs het Nic. Beetsplantsoen open te stellen voor auto's. Daar waren wij niet blij mee. De bewoners ook niet, en hun actie leidde ertoe dat nog eens goed naar het bestemmingsplan werd gekeken. Toen bleek autoverkeer daar niet toegestaan te zijn. Het plan is nu van de baan en het stadsdeel gaat op zoek naar hoe het sluipverkeer in de buurt wel kan worden geweerd.

Overtoomse Sluis

Het hekje midden op de Overtoomse Sluis is al sinds mensenheugenis een hinderlijke onderbreking van de route langs de Schinkel. Al weer een tijd geleden is voorgesteld de fietspaden op de Surinamestraat te verbreden en oversteken in twee richtingen mogelijk te maken bij de kruising met het Surinameplein. Door dat laatste kunnen fietsers van de Baarsjesweg met een klein omweggetje hun weg op de Sloterkade vervolgen. En door van een smal fietspad een tweerichtingen-fietspad te maken kunnen dan fietsers komend van de Sloterkade met hetzelfde omweggetje hun weg op de Baarsjesweg vervolgen. Ideaal is het niet, maar wel veilig. Intussen is een eerste stap gezet: op de Surinamestraat zijn de parkeervakken aan de Sloterkadekant opgeheven. Nu nog die aan de kant van de Baarsjesweg. Stadsdeel De Baarsjes had toegezegd dat de zaak deze zomer zou zijn beklonken. We moeten vrezen dat de fusie roet in het eten heeft gegooid.

Bandendruk

Wie mijn advies opvolgt om op een warme zomerdag een OV-fiets te huren om door de duinen van Zandvoort te fietsen en de fiets halverwege bij de strandopgang in het bloedhete zand neerzet, moet het volgende weten.

Toen ik jong was, moesten wij altijd oude kranten en oude lakens meenemen als we op de fiets naar het strand gingen. De fietsen mochten niet te lang in de warme zon staan. Althans de banden mochten niet in de zon, want dan konden ze uit elkaar springen; dus moesten er kranten of doeken over de banden gedaan worden. Ik vond dat natuurlijk onzin, maar dat kwam door de leeftijd. Maar was het ook onzin? Bij een stijgende temperatuur neemt de bandenspanning toe. Dus een band die al (te) hard is opgepompt, zal mogelijk knallen in de zon. Op de zijkant van een band staat hoeveel bar deze mag hebben.



Racebanden meestal rond de 8 bar en MTB fietsen rond de 2 bar. Stadsfietsen vaak 4 of 5 bar. Een band die goed op druk is, zal in de regel minder rolweerstand hebben dan een te zacht opgepompte band (overigens is rolweerstand minder belangrijk dan luchtweerstand, vandaar dat traag ogende fietsen met dikke banden – big Apple – toch lekker kunnen fietsen).

Maar bij een flinke temperatuurstijging kan een band die al op maximale spanning staat, ploffen. Maar dit geldt alleen als je de fiets in de zon wegzet en zelf in de schaduw op een terrasje koffie gaat drinken. Bij een rijdende fiets zal de bandenspanning niet toenemen.

Hoe weet je nu hoeveel de spanning toeneemt? Dat weet je dankzij de gaswet van Gay-Lussac uit 1802. De toepassing op fietsbanden speelde nog niet, maar zo zie je maar, dat aanvankelijk schijnbaar nutteloos onderzoek later tot nuttige informatie kan leiden. Dankzij die gaswet kunnen we

met een formule uitrekenen hoeveel de bandendruk toeneemt bij stijgende temperatuur:

$$Einddruk = \text{huidige bandendruk} \times \{(273 + \text{temperatuurstijging})\} / 273$$

Stel: bij vertrek vroeg in de ochtend als het koud is pompen we de band op tot 8 bar. Stijgt de temperatuur in de loop van de dag 20 graden, dan zal in die band de druk stijgen tot $8 \times (293/273) = 8,58$ bar. En dat is voldoende om die band te laten ploffen.

Het was, toen ik jong was, dus geen onzin om de banden af te dekken in de felle zon. Maar voor de OV-fietsen in Zandvoort zal het niet nodig zijn, want die banden staan nooit op maximale spanning.

TL

Bij een rijdende fiets schijnt de bandenspanning niet toe te nemen, maar waarom dat is, weet ik niet. Wellicht dat een OEK-lezer ons het antwoord kan geven: oe kredactie@fietsersbondamsterdam.nl

ACTIE!

Het aantal brommers en scooters in Nederland blijft stijgen. In juni werd de miljoenste geregistreerd. Drie jaar eerder waren er nog maar 700.000. De stijging zit 'm vooral in de hippe snorscooters. Amsterdamse fietsers kennen die maar al te goed, omdat deze vehikels met een blauwe kentekenplaat volgens de huidige regels op het fietspad moeten rijden.



Stop de overlast van snorscooters!

Volgens de wet is de maximale 'constructiesnelheid' van een snorfiets 25 km per uur, ook als die de vorm van een scooter heeft. Ze moeten zo gebouwd zijn, dat ze niet harder kunnen. De praktijk is anders: de meeste snorscooters halen 40 km per uur en vaak rijden ze dat ook. Op de niet al te brede Amsterdamse fietspaden is dat levensgevaarlijk, vooral bij het inhalen. Het gaat regelmatig mis. Toen in 1999 de brommers van het fietspad werden verbannen, daalde het aantal verkeersongevallen met brommers met 29%. Nu de snorscooter zo populair wordt, stijgt het aantal ongevallen weer.

Gevaarlijk

Maar zelfs als een scooter 'slechts' 25 km per uur rijdt, hindert hij nog het fietsverkeer. De vaak smalle Amsterdamse fietspaden zijn niet ontworpen op het gebruik door brede scooters. "Doe er wat aan, die scooters op het fietspad". Dat geluid horen we bij de Fietzersbond meer en meer. De OEK schreef al vaker over dit probleem, maar ook in andere media houdt dit de gemoederen aardig bezig, getuige de reacties in kranten en op internetforums.

Actie

Het is niet voor niets dat de Fietzersbond een campagne tegen de overlast van de snorscooter gaat voeren. Er is een speciaal mailadres (scooteroverlast@fietzersbond.nl) geopend om ervaringen met snorscooters op het fietspad te verzamelen. Lobby heeft inmiddels opgeleverd dat het Ministerie van Verkeer een onderzoek doet naar het gevaar van scooters op het fietspad. En de Amsterdamse afdeling start samen met het Milieucentrum Amsterdam een petitie op internet om de druk op de overheid op te voeren om het probleem aan te pakken.

Wat zou er moeten gebeuren?

Om te beginnen moet er meer controle zijn op de snelheid van snorfietzen. Maar wij zien het liefst dat de categorie 'snorfietzen' helemaal verdwijnt. Alle scooterrijders met een blauw nummerplaatje worden dan officieel bromfietzers. Ze krijgen een geel nummerplaatje en moeten een helm op, maar mogen wel 45 km/uur en kunnen dan goed meekomen met het autoverkeer op de rijbaan. Op die manier verdwijnen ze van de fietspaden. Maar de kans dat dit snel geregeld kan worden, is niet zo groot. Daarom stel-

Laat ons weten wat u vindt op ons discussieforum:
www.fietzersbondamsterdam.nl/discussie

len we voor tot die tijd in Amsterdam snorfietzen van smalle en drukke fietspaden te weren door er 'onverplichte fietspaden' van te maken. Volgens de wet mogen snorfietzen namelijk "het onverplichte fietspad slechts gebruiken met uitgeschakelde motor". Omdat snorscooters zonder hun motor niet vooruitkomen, kunnen en mogen ze er dus niet op. Ze moeten hun heil dus zoeken op de rijbaan.

Twee bijkomende voordelen lijken:

1. het verbod van bromfietzen op het fietspad wordt makkelijker te handhaven (nu is niet onmiddellijk duidelijk of een scooter wel of niet op het fietspad mag, dan wel);
2. de toename van scooters op de rijbaan maakt het verkeer daar, met name voor scooterrijders, veiliger.

GF

Meer info, link naar facebook en de petitie:
www.fietzersbondamsterdam.nl/scooters

Het verschil

In de discussie lopen vaak de begrippen bromfiets, snorfietzen en scooter door elkaar. Hoe zit het precies?

- **motorfiets**: volgens de wet een tweewielig voertuig aangedreven door een (verbrandings)motor.
- **bromfiets**: volgens de wet een 2-wielig voertuig met een maximale constructiesnelheid van 45 km/u en een geel kentekenplaatje.

- **snorfietzen**: een bromfiets met een maximale constructiesnelheid van 25 km/u en een blauw kentekenplaatje.

- **scooter**: een vervoermiddel op twee wielen zonder trappers, dat wordt aangedreven door een motor en dat tussen de stuurinrichting en de zitplaats een voetplaat heeft waar de voeten kunnen worden neergezet. De wet kent geen regels die specifiek voor scooters gelden. Afhankelijk van de constructiesnelheid gaat het voor de wet dus om een motorfiets, een bromfiets of een snorfietzen.

Achtergrond

In 1975 is er voor bromfietzen de helmplicht ingevoerd. Om ouderen de gelegenheid te geven om op zondag zonder helm naar de kerk te kunnen brommeren werd in 1974 de snorfietzen geïntroduceerd, toen nog met kleine wielletjes ('Westerterpwieltjes') en trappers. In 1999 werd na veel lobby door de Fietzersbond en verkeersveiligheidsorganisaties in de bebouwde kom de brommer van het fietspad naar de rijbaan verbannen. Het aantal ongelukken met bromfietzen nam drastisch af.

Lees verder op pag. 6

De opkomst van de snorscooter

Sinds 2005 is de verkoop van snorfiet-sen in de vorm van een scooter, de snorscooter, enorm toegenomen. Een snorscooter is technisch een snorfiet, maar heeft het uiterlijk van een scooter. Alleen het blauwe plaatje en de helmloze berijders verraden dat het een snorfiet is.



Onverplicht fietspad

Fiets mag – maar hoeft niet – op dit fietspad.
Verboden voor snor- en bromfietsen.



Verplicht fietspad

(Snor-)fiets moet op dit fietspad.
Verboden voor bromfietsen.



Verplicht (brom-)fietspad

(Snor-)fiets én bromfiets moeten op dit fietspad.

De Vogelvrije (Race) Fietser

De Landelijke Fietsersbond heeft onlangs samen met de NTFU (Toerfiets Unie) aan de minister gevraagd onderzoek te doen om racefietsers naar de rijbaan te kunnen verbannen. Er was in de media veel aandacht voor deze zeepbel. De stichting Consument en Veiligheid ging zich er ook nog mee bemoeien en toen ook nog Veilig Verkeer. Ik ben blij dat alle contributies en subsidies goed gebruikt worden.

Ik probeer me dan meteen in te leven in de verschillende situaties.

Ik fiets vaak door Amsterdam, er zijn veel fietspaden en fietsstroken. Dat geeft niet altijd een prettig beeld: fietsers op weg naar werk, ouders met kinderen onderweg naar school, scootmobielen, studenten slingerend, meisjes lachend, langzame scooters, bakfietsen, elektrische fietsen, fietsers met honden, joggers. Maar nooit kom ik racefietsers tegen en al helemaal geen groepen van racefietsers. Dus waar gaat het over? Ja, in de binnenstad kom ik wel groepen

toeristen tegen op het fietspad, die vreselijk zijn omdat ze juist zo langzaam fietsen; waren het maar racefietsers!

Even buiten de stad kom ik 's morgens groepen van scholieren tegen. Nou, die zijn pas irritant! Over de hele breedte van het dubbele fietspad. Ze zien je niet eens.

In Drenthe kom ik senioren tegen die in groepjes van acht toeristisch fietsen, stokdoof, brede fietstassen. Als je van achteren wilt passeren, horen ze eerst je bel niet en uiteindelijk kijken ze om om te zien waarom iemand belt. Irritant!!

Maar goed, racefietsers worden blijkbaar als hinderlijk ervaren en al die anderen niet. Daarom moeten racefietsers op de rijweg. Nu is het volstrekt onduidelijk wat elke partij verstaat onder racefietsers. Alles met een krom stuur? Echte wielrenners (die het wielrennen als sport beoefenen) trainen op rustige landweggetjes en rijden vaak al op de rijweg omdat ze weten dat het asfalt van de auto's vaak mooier is dan dat voor fietsers.

Het telkens terugkerende voorbeeld betreft de duinen langs de kust. Ik ken de duinen heel goed tussen Hoek van Holland en Callants-oog en daar kunnen (race) fietsers (geen wielrenners, maar brave trimmende



huisvaders) inderdaad zondagochtend vroeg heel hinderlijk zijn, maar daar is geen rijweg, dus er is geen alternatief. Dan komt er opeens een Tweede Kamerlid, Astma, die pleit voor snelle brede fietswegen. Ja, geweldig, gaan we gauw overal aanleggen. Geen punt, er is geld genoeg en we waren door alle oude knelpunten heen. En die mooie fietswegen leggen we allemaal in de ruimte van de Flevo-polder, kan iedereen zich uitleven.

De Fietsersbond zegt op te komen voor de belangen van alle fietsers, maar keert zich nu tegen 1,5 miljoen trimmende (race)fietsers. Dit komt allemaal omdat de Fietsersbond vergeten is dat ze zich vooral moet bezighouden met dagelijkse fietsers naar werk en school, met name binnen de bebouwde kom en zich dus niet moet bemoeien met toeristische fietsers of sportende fietsers, die veelal de fiets meenemen naar de duinen, achterop de auto en dan vervolgens last van mekaar hebben.

Klinkers i.p.v. asfalt en het is opgelost.



Van 'fietsendorado' tot fietsvrij **50 jaar fietsverbod Leidsestraat**

Fietsen in de Leidsestraat, tegenwoordig zou dat raar lijken. Op wat onnozele toeristen op huurfietsen, politieagenten op mountainbikes en nu en dan een roekeloze waaghals na, durven nog maar weinig fietsers zich daar te vertonen. Toch was de Leidsestraat tientallen jaren een van de grootste fietsaders van de stad. Niet voor niets beschreven twee Amsterdamse journalisten die straat in 1945 als "Amsterdams fietsendorado". Toch kwam er 50 jaar geleden voor de Leidsestraat een abrupt einde aan de rol van hoofdschakel in het fietsnetwerk van de stad.

Begin 20ste eeuw veroorzaakte de toename van de bevolking van de wijken voorbij het Leidseplein dat de Leidsestraat een drukgebruikte verkeerscorridor werd. Veel inwoners uit West en Zuid gebruikten de straat om het centrum te bereiken – te voet, op de fiets, met de auto of de tram. Het duurde niet lang of de 12 meter brede straat met z'n smalle stoepen werd berucht vanwege het zeer drukke verkeer, vooral tijdens de spits.

Onder degenen die zich door de Leidsestraat worstelden, vielen vooral de enorme aantallen fietsers op: in de jaren '30 elke werkdag meer dan 30.000. In 1938 kon een Amerikaanse journalist – verbaasd over de ongelofelijke hoeveelheid fietsen in Nederland – dan ook bij wijze van grap opschrijven dat tijdens de spits alle fietsen van Nederland zich in de Leidsestraat bevonden. In 1949 beschreef een journalist van De Waarheid de gevaren van het fietsen in de avondspits aldaar als volgt:

"Oeioeioei, met tien, twintig fietsers tegelijk worden we van de brede brug over de Herengracht de nauwe Leidsestraat ingeperst. Natuurlijk nadert er een tram van de andere kant. Moet ons natuurlijk weer overkomen. Onze handen worden klam en we schuiven met het voorwiel tegen het spatbord van een voor ons rijdende juffrouw en zoeken dan maar een veiliger zone op: langs de trottoirband."

Voetgangers vonden het oversteken van de Leidsestraat – wegens de ononderbroken stroom fietsers – moeilijk en bloedlink. In 1920 vroeg Het Volk: "Wat is gevaarlijker tegenwoordig, een wandeling door de Leidsestraat of een looping-

the-loop met een vliegtuig?"

Wie zich gemotoriseerd verplaatste voelde zich ook door fietsers gehinderd. In 1926 meldde de Telegraaf dat een automobilist ("rood van verbolgenheid") klaagde dat rijden door de Leidsestraat haast ondoenlijk was, want "fietsers zitten voor, achter en om je wagen."

Geen alternatieven

Door de jaren heen werden talloze oplossingen voor de "Leidsestraat kwestie" opgeworpen:

- verbreden van de Leidsestraat;
- aanleg van een tweede, evenwijdige 'Leidsestraat' ten zuiden van de bestaande (bepleit door de twee beroemde architecten De Bazel en Berlage);

- dempen van de Leidsegracht om een alternatieve route te creëren en eventueel in het verlengde daarvan
- bruggen over de Singelgracht en de Herengracht;
- dempen van de Looiersgracht, en verbreden van de Heistegen, de Runstraat en de Huidenstraat als nieuwe route voor de trams en fietsers uit de Leidsestraat; en
- geen trams maar bussen (flexibeler) door de Leidsestraat laten rijden.

Een idee dat vele tientallen jaren bleef opkomen was om fietsers uit de Leidsestraat te verbannen. In 1906 probeerde burgemeester Van Leeuwen het als eerste, maar hij gaf zijn plan al gauw op, voornamelijk onder druk van de ANWB – toen nog een organisatie die voor fietsers opkwam.

Op aandringen van de directies van de deftige winkels in de Leidsestraat (waaronder Metz & Co) overwoog de gemeenteraad in 1927 om fietsen in de Leidsestraat te verbieden tussen 14 en 17 uur, de uren waarin "de meeste dames winkelen". De "peddelaar is den winkelier in de binnenstad tot een nachtmerrie geworden," stelde De Telegraaf. Fietsers belemmerden het winkelen, was het argument, en – in de woorden van een pleitbezorger van het fietsver-



Leidsestraat - omstreeks 1928 (foto Stadsarchief Amsterdam)

bod: "fietsrijders zijn meestal geen kopers". Maar het voorstel haalde het niet omdat er voor de duizenden gedupeerde fietsers geen aanvaardbare alternatieve route kon worden gevonden.

In juni 1956 werd een korte proef gehouden waarbij in de ochtendspits alleen stad inwaarts gefietst mocht worden en in de avondspits alleen richting Leidseplein. Maar de beperking had een vrijwillige basis en dus vond de proef al snel een eind: te weinig vrijwilligers.

Tijdelijk fietsverbod

Toen werd op 3 september 1960 de Leidsestraat afgesloten voor alle verkeer. De oude rioolbuizen moesten worden vervangen, er werden telefoonkabels gelegd en de tramsporen werden vernieuwd. En terwijl de straat onbegaanbaar was, besloot B&W om voor een proefperiode van 3 maanden het fietsen in de Leidsestraat te verbieden.

Toen de Leidsestraat op de ochtend van 3 oktober weer werd opengesteld, probeerden duizenden fietsers – die wekenlang hadden moeten omrijden – te doen wat trams, auto's en voetgangers deden: gebruik te maken van de Leidsestraat. Maar anders dan de andere verkeersdeelnemers werd de fietsers – middels borden met de tekst "verboden in te rijden voor wielrijders" – te verstaan gegeven dat ze er niet in mochten. Een "legertje agenten", geposteed over de gehele lengte van de straat, verwees de fietsers naar de Leidsegracht en de Spiegelstraat. Fietsers die "doodkalm" de agenten in de "verboden straat" probeerden te omzeilen, werden onmiddellijk gedwongen te stoppen. Honderden fietsers negeerden de omleidingsroutes en liepen met de fiets aan de hand over de stoep, verlangende bliken werpend op het "kersverse" asfalt van de rijbaan.

Veel fietsers waren boos. Als er al verkeer in de Leidsestraat moest worden geweerd, dan waren het – vonden ze – de auto's; die namen meer ruimte in en vormden meer gevaar voor voetgangers dan fietsers. "De politiemannen hadden het niet gemakkelijk," berichtte De Volkskrant. Ze kregen bitse verwijten te horen



...werden onmiddellijk gedwongen te stoppen.

als "De kleine man kan wel omrijden" en "Het kapitaal krijgt weer voorgang." Eén fietser riep optimistisch: "Over drie maanden moeten de auto's er uit!". Volgens de Amsterdamse verkeerspolitie werden fietsers uit de Leidsestraat geweerd omdat zij meer alternatieve routes tot hun beschikking hadden dan automobilisten. In die tijd was de auto sterk in opkomst. Velen zagen er het voertuig van de toekomst in, een toekomst waar geen plaats was voor fietsen.

Permanent fietsverbod

Hoewel het fietsverbod in de Leidsestraat ruim 10 jaar voorafging aan de enorme pro-fiets beweging van de jaren '70, passeerde het niet zonder tegenstand. Drie weken na het instellen ervan demonstreerden in de Leidsestraat zo'n 40 studenten van de oratorische studentenvereniging Archimedes van de Vrije Universiteit, gewapend met spandoeken en flyers. Ze verklaarden het verbod tot een schending van de rechten van fietsers. Verscheidene van hen werden gearresteerd.

Het fietsverbod in de Leidsestraat werd beschouwd als een overwinning voor de winkeliers. Toch bleek hun hardnekkige geloof dat fietsers geen kopers zijn, voor sommigen van hen onwaar. "Mijn vaste klanten klagen steeds weer over het feit dat wij nu zo moeilijk te bereiken zijn,"

vertelde de eigenaar van reproductiehandel Jongkind-Weller aan een verslaggever. De eigenaar van automatiek P. Vijn klaagde bitter: "Het is overdag aanmerkelijk stiller geworden en wij missen bijzonder de jangende fietsersschare, waarvan enkelen altijd de tijd voor een croquet of bamibal kunnen vinden. Het is maar te wensen dat zij gauw terugkomen." Een boekhandelaar zei dat het fietsverbod zijn zaak "ernstige schade" had berokkend.

Maar ondanks de zorgen van deze winkeliers, verlengde B&W in december 1960 het fietsverbod met nog eens zes maanden. En in juni 1961 werd het verbod permanent.

Gedurende de jaren '60 bleven de Amsterdamse fietsers gefrustreerd over het feit dat automobilisten onbeperkt toegang tot de Leidsestraat hadden. In maart 1961 liet B&W weten dat er "een andere route speciaal voor fietsers en brommers in overweging" was. Maar van zo'n route (bijv. een fietsbrug van de Nassaukade naar de Leidsgracht) is het nooit gekomen.

Het duurde tot 26 juli 1971 voordat het autoverkeer uit de Leidsestraat werd geweerd en trams en voetgangers er het alleenrecht kregen.

PJ



Puzzelfoto

De puzzelfoto in de vorige OEK is door velen geraden: kruising Bolderdijkstraat-Kwakersplein. Dineke Tuinhof is de gelukkigste en krijgt de prijs toegestuurd.

Deze keer een kleine foto: wat staat er op?

Onder de goede inzenders verloten we weer een mooie fietskaart of een exemplaar van het nieuwe boekje *Amsterdam Wereldstad op de fiets*.

Stuur uw antwoord naar:

- Fietzersbond Adam, WG-Plein 84, 1054 RC Amsterdam
- Amsterdam@fietzersbond.nl

Fietspaden

Hoe breed zijn ze?

In een stad als Amsterdam is een straat voor doorgaand verkeer door de bank genomen zo'n 20 à 25 meter breed. In die ruimte moeten mensen zich kunnen verplaatsen: te voet, op de fiets, met het openbaar vervoer of de auto. En dan ook nog hun voertuig parkeren. Dat is krap en dus is het geen wonder dat het maken van verkeersbeleid vaak neerkomt op een strijd om die ruimte. Een strijd die ons als Fietsersbond dwingt om goed na te denken over wat er mogelijk is.

Wensmaten

Om te weten hoe breed een fietspad moet zijn, moet je weten hoe breed een fiets is. Die is meestal niet breder dan 75 centimeter. Is hij breder, dan moet hij drie wielen hebben, maar dan mag je ervoor kiezen het fietspad niet te gebruiken. Breder dan 150 cm mag sowieso niet.

Tijdens het gebruik slingert een fiets altijd een beetje. Met een uitslag van zo'n 25 centimeter. Is de fiets 75 cm dan heb je dus 1 meter nodig. Verder vinden we in Nederland dat je met zijn tweeën naast elkaar moet kunnen fietsen (ouder met kind) dan wel iemand moet kunnen inhalen. Dus moet een fietspad minimaal 2 meter breed zijn (als we de benodigde 'schampstrook' uit die 2 x 25 cm halen). Liefst breder natuurlijk: op een pad van 2,50 meter kun je met enige omzichtigheid ook een ouder met kind inhalen.

Fietspaden worden vaak begrensd door autoparkeervakken. Je kunt niet te dicht langs een geparkeerde auto rijden. Er kunnen

mensen uitstappen, er steken spiegels uit. Dus je hebt ook nog tussen fietspad en parkeervak een zgn. schampstrook nodig. En ook als het fietspad direct aan de rijbaan grenst, is een afscherming van de rijdende auto's zeer gewenst. (Denk aan de Berlagebug of de 1e Constantijn Huygensstraat tussen Overtoom en Vondelpark.)

In de praktijk heeft die schampstrook een variabele breedte, maar wij vinden dat hij 90 centimeter moet zijn. Dan kan een passagier uit een auto stappen zonder dat er meteen ongelukken dreigen als je er net langs fietst. Het fietspad wordt nu dus 3,40 meter (of 2,90 als we van 2 meter uitgaan). En dat is voor fietsverkeer in één richting. Tellen we het fietspad aan de overkant erbij op, dan komen we op 6,80 (of 5,80) meter.

Minimummaten

U voelt hem al, dat past meestal niet! Voetgangers kunnen uitrekenen dat zij minstens 2x 2,50 meter trottoir nodig hebben, rijdende auto's behoeven tenminste 2x 3,50 meter rijbaan, geparkeerde auto's 2x 2,00 meter, en voor een trambaan is 5,40 de minimale maat. Opgeteld kom je dan op aanzienlijk meer dan de beschikbare 20 à 25 meter.

Dat beseft de Fietsersbond ook toen er steeds luider gepleit werd voor vrijliggende fietspaden. Dus zijn we gaan inschikken. Zoals iedereen in Amster-

dam. Als je netjes langs het randje van de stoep fietst, steekt je stuur iets boven die stoep. Andere kant ook, boven de schampstrook. Dan kan 1,80 meter breed ook nog wel. Zeker als er geen hoogteverschil is tussen die schampstrook en het fietspad. Dan kun je daar even naar uitwijken als je inhaalt.

Zo hebben we een minimummaat: fietspaden – binnen de vooroorlogse stad – kunnen ook 1,80 meter breed. Die 90 schamp kan gebruikt worden voor bloembakken, boomkransen, fietsenrekken. Door dat laatste houden de voetgangers ook nog een begaanbare stoep over. Maar voor fietsers wordt het wel erg krap.

Het spreekt vanzelf dat, als alle weggebruikers om hun ruimte vechten, de minimummaat al gauw de gangbare norm wordt. En dat is erg jammer. Want dan denken mensen dat je, als het moet, ook wel met minder toe kunt. En dus zijn er fietspaden van 1,50 meter. Bijvoorbeeld een klein stukje fietspad achter een bushalte langs, zodat je de halterende bus niet links hoeft in te halen. Soms, zoals op de Amstelveenseweg of op de Stadhouderskade bij de brug naar het Max Euweplein, omdat meer er echt niet in zat.

Meer ruimte voor de fiets

De andere kant op afwijken van de norm heeft tot nu toe altijd ontzettend veel moeite gekost. Ook als de ruimte er is, zijn er maar weinigen die dat aan een

Lees verder op pag. 10

Geen fietspad – Van Woustraat



Minimummaat fietspad – Jan Pieter Heijestraat



Wensmaat fietspad – Vrijheidlaan



breder fietspad willen besteden. Voor verkeerskundigen is vaak de capaciteit van een weg belangrijk, en een fietspad heeft met een breedte van 1,80 meter al zoveel capaciteit dat breder daarvoor niet nodig is. Maar vind je het comfort en de veiligheid van fietsers belangrijk, dan ligt de zaak anders.

Een voorbeeld waar dat laatste gewicht in de schaal gelegd heeft, is de Vrijheidslaan. Daar is het gelukt om fietspaden van 2,50 meter breed te krijgen. Dat is genieten. Ook bij de herinrichting van de Wibautstraat (breed zat) zijn fietspaden van 3 meter beloofd. Maar in de Zuidas (toch duidelijk buiten de krap bemeten vooroorlogse stad) wil het nog niet zo lukken, al blijven we aandringen.

Er gaan gelukkig steeds meer stemmen op om meer ruimte voor de fiets te maken. Amsterdam is toch niet voor niets de fietshoofdstad van de wereld! De ruimteverdeling kan dan niet meer volgens het principe van 'gelijke monniken, gelijke kappen', maar zal ten koste moeten gaan van iets anders. Niet de stoep, die is vaak ook al ontoegankelijk smal. Maar het autoparkeren kan misschien weg. Of één rijrichting. Of de auto's en de tram kunnen hun rijbaan delen. Hoe dan ook, wij vinden dat fietspaden breder moeten. En natuurlijk geldt hetzelfde voor fietsstroken. En intussen proberen we ook iets te vinden op die veel te brede en snelle scooters op het fietspad.

GdW



Autoparkeervakken zijn in de afgelopen jaren vrijwel geruisloos breder geworden. Vroeger was 1,80 meter normaal. Nu past een Volkswagen Golf daar niet zomaar in. De standaard is nu 2 meter. Maar ook dan hebben mensen moeite met het parkeren van hun grote gezinsauto of SUV. En omdat dat moeizame parkeren de achteropkomende auto's ophoudt en dus de wegcapaciteit aantast, zijn er nu ook al plekken aangelegd van 2,20 meter. Daar moeten we dus ook iets aan doen.

Nieuws uit AMSTELVEEN

Fietsbalans

De gemeente Amstelveen heeft vorig jaar, op verzoek van ons, aangegeven in 2010 mee te willen doen aan de Fietsbalans, het vergelijkend onderzoek van de Fietsersbond naar de fietskwaliteit van de infrastructuur in gemeentes. De afgelopen weken heeft een groep vrijwilligers hard gewerkt aan de voorbereiding. Er liggen nu 14 routes klaar, naar alle hoeken van Amstelveen. Wie zal sneller op de plek van bestemming zijn? Als u dit leest, weten we het vermoedelijk al: op woensdag 15 september is namelijk de meetdag. Ook worden na de zomervakantie de laatste van de bijna 40 fietsparkeerlocaties onderzocht.

Bovenkerk

Al enige jaren hebben wij een discussie met de gemeente Amstelveen over de fietsroute Noorddammerweg/Legmeerdijk door Bovenkerk. De vorige wethouder was van plan om deze wegen 30KM te maken. Hiermee waren wij het niet eens omdat dit niet te handhaven is. Het is momenteel een rommeltje van wel en geen fietsstroken.

De nieuwe wethouder, hr. Levie, heeft zich nu uitgesproken voor de door ons lange tijd bepleite fietsstroken over de gehele route. We hopen dat deze spoedig worden aangelegd.

Laan van Langerhuize

Langs de A9 is een nieuwe kantoorreus gebouwd van KPMG. Hiervoor was een aanpassing van het wegennet en een directere aansluiting met de A9 noodzakelijk: de Laan van Langerhuize. Langs deze laan is alleen aan de zuidelijke kant een twee-richtingenfietspad aangelegd, dat in westelijke richting is doorgetrokken over het viaduct Ouderkerkerlaan. Ook is besloten om bus 300 (Zuidtangent) vanaf het Stadshart via de Keerpuntweg en het ziekenhuis v.v. te laten rijden.

Omdat deze buslijn de hoogste prioriteit qua voorrang krijgt, moest hiervoor de fietsroute over de Keerpuntweg wijken, evenals het noordelijke fietspad over het viaduct Ouderkerkerlaan. Bij het overleg hierover hebben we aangegeven niet gelukkig te zijn met deze aanpassingen. De gemeente nam aan dat fietsers vanuit Groenelaan naar het Stadshart de fietstunnel Carmenlaan gebruiken en niet via Ouverture rijden waardoor er weinig bezwaar zou zijn tegen deze aanpassing. Fietsverkeer vanaf de Laan van Langerhuize richting Stadshart moet nu via de Burg. Rijnderslaan en het tunneltje tegenover V&D rijden.

We hebben een lijst met opmerkingen en suggesties naar de gemeente gestuurd waarvan slechts enkele zijn overgenomen (betere bewegwijzering en verbreding van de fietspaden). De gemeente heeft klaarblijkelijk geen leerring getrokken uit de klachten die on-

langs nog zijn ontstaan door niet goed de voorgenomen wijzigingen bij het Zwarte Pad te communiceren, want ook bij deze verkeerswijziging zijn (goede) bewegwijzeringen weer als sluitpost in het project opgenomen. Dit blijft onze aandacht houden.

Verzakkingen Zwarte Pad

Het mooiste fietspad van Amstelveen, het Zwarte Pad, vertoont op vele plaatsen flinke verzakkingen van het wegdek. Dit fietspad ligt op een veendijk. Volgens de Gemeente Amstelveen worden deze verzakkingen veroorzaakt doordat de bomen langs het pad heel veel grondwater onttrekken aan de veendijk.

De enige remedie hiertegen is de bomen te verwijderen, helaas. Er zal nog wel heel veel (lager) groen blijven staan. Dit jaar nog zullen de benodigde kapwerkzaamheden en herstel van de verzakkingen uitgevoerd worden.

Fietsnietjes

Vorig jaar hebben we bij de gemeente het verzoek gedaan om bij belangrijke bushaltes fietsnietjes te plaatsen en zo het ketentransport (fiets – openbaar vervoer) een impuls te geven. Dat verzoek is dit jaar gehonoreerd en uitgevoerd. Daarnaast zijn ook bij een aantal buurtwinkelcentra en vele flatgebouwen fietsnietjes geplaatst.

CR

Amsterdam Wereldstad op de fiets

De Fietsersbond Amsterdam heeft in september een nieuw fietsrouteboekje uitgebracht. Thema: de mondiale culturele diversiteit van Amsterdam.

Volgens de samenstellers is in Amsterdam de hele wereld vertegenwoordigd, en dus kun je op de fiets een wereldreis maken waarvoor je de stad niet uit hoeft. Of zoals ze het zelf zeggen: "Amsterdam zit vol levensstijlen en culturen en heeft inwoners van over de hele wereld. Hoe ontdek je en ontmoet je die makkelijker dan op de fiets?"

Het boekje biedt een aangename fietsroute langs en informatie over tal van bekende en minder bekende culturele

uitingen van heinde en ver. Dat kunnen religieuze gebouwen, musea of monumenten zijn, maar ook markten en parken. Verder voert de tocht net zo makkelijk langs plekken waar de kraakscene haar stempel op heeft gedrukt als langs hot spots van de haute finance.

Kortom: "Amsterdam Wereldstad op de fiets is een reisgids langs plekken die je op vakantie niet zou willen missen, maar waar je in Amsterdam zelden binnen stapt."

Amsterdam Wereldstad op de Fiets verkrijgbaar in boekwinkels, kaartenwinkels en bij de Fietsersbond. Prijs: € 2,95.



Kunst op het randje...

Onder de titel *Art on the edge* heeft Macbike, het fietsverhuurimperium van Jos Louwman, een nieuwe fietsroute ontwikkeld en uitgebracht. Een beetje vreemde, maar welkome aanvulling op een gaandeweg groeiende reeks. De titel verradt dat de samenstellers zich de vraag gesteld hebben of sommige objecten, waarlangs de route leidt, wel kunst zijn: Kunst op het randje.

Amsterdam telt ruim 1000 beelden en kunstwerken in de openbare ruimte. De afgelopen decennia verschenen verschillende boeken over dit onderwerp, nu voor het eerst een handige fietsroute, een vouwbare kaart met beschrijvingen. Van die meer dan 1000 objecten zijn er 300 geselecteerd en daarlangs is een logische en veilige fietsroute gemaakt; veelal vrijliggende fietspaden en beperkt tot binnen de ring A10. Dat laatste is natuurlijk een spijtige beperking – de Bijlmer kent immers ook aardige objecten – maar er moesten nu eenmaal keuzes gemaakt worden. De route is zo samengesteld dat de gebruiker zelf ook kan kiezen; de kortste route van 7 km of de langste van 30 km.

Hoofdroute, uitbreidingen en verbindingroutes

Er wordt een hoofdroute aangegeven en beschreven, die als een cirkel om het centrum gaat; te beginnen bij het Centraal Station. Zelf ontwaarde ik daar nooit kunst, maar de kaart meldt twee

beelden: het *Gevleugelde wiel* (op de kap van het CS) en de *Zee van chroom*, waarvan de summiere beschrijving niet echt duidelijk maakt dat daarmee de fietsflat bedoeld wordt. De hoofdroute doet in tegengestelde richting van de klok gelukkig veel parken aan (waar relatief veel beelden staan): Westerpark, Erasmuspark, Rembrandtpark, Vondelpark (waar een slinger wordt gemaakt), via Zuid naar het Oosterpark en langs Wittenburg weer naar CS.

Naast deze hoofdroute zijn er 5 uitbreidingen – uitstapjes vanuit de hoofdroute van 3 à 4 kilometer of nog meer kunst te snuiven. Zo kan iemand de pont naar Noord nemen, waar aan de zuidzijde wel 10 objecten te zien zijn. Of vanuit het Westerpark naar de Zeeheldenbuurt en de Spaarndammerbuurt. Of, natuurlijk, het Oostelijk havengebied met objecten die merendeels niet ouder zijn dan 30 jaar. Uitzondering is het woonhuis van Aat Veldhoen aan de Wittenburgergracht, maar is dat wel een kunstwerk? De Rivierenbuurt en de Stadionbuurt krijgen ook een lus voor fietsers die wil-



len omrijden of speciaal geïnteresseerd zijn in dat stuk Amsterdam.

Gebruik

Het verdient aanbeveling om thuis eerst de kaart goed te bestuderen. Iemand kan geïnteresseerd zijn in een periode of in een wijk of in een kunstenaar of groep kunstenaars. Het handige is dat alle 300 objecten zijn genummerd op de kaart en aan de keerzijde (heel) kort zijn beschreven, in elk geval met naam van de maker en datum. De meest opvallende hebben een foto gekregen, prettig om te herkennen!

Aan de vormgeving is veel zorg besteed. Ik moest even wennen aan de beschrijvingen (terwijl ik al jaren in Amsterdam woon en fiets en de stad behoorlijk goed ken), maar als je je laat leiden door de pijlen (al dan niet onderbroken in rood en blauw) dan is het goed te doen. Zelf was ik verrast om te lezen dat de beelden van de kinderen die aan het Muzenplein bij de Boerenwetering aan de waterkant staan, niet door één, maar door negen verschillende beeldhouwers werden ontworpen (met alle namen en bouwjaar 1931 erbij, daarmee een van de oudste beeldengroepen). Nooit geweten en met Google opent zich een wereld die mij als gebruiker verder helpt. Als dat alleen al de functie van deze kaart is, vind ik het een verrijking voor fietsend Amsterdam.

AMR

De kaart is tweetalig (Nederlands en Engels) en voor € 2,00 verkrijgbaar bij de drie Macbike-vestigingen (CS, Nieuwe Uilenburgerstraat en Leidseplein).

Luchtautomaten

Veel Amsterdammers rijden rond op fietsen met vreselijk zachte banden. Willen ze daar tenslotte toch iets aan doen, dan betekent dat voor de meesten een gang naar de dichtstbijzijnde fietsmaker. Daarnaast houden veel fietswinkels er een reuzen fietspomp op na, net binnen of net buiten de winkeldeur neergezet (buiten ligt hij meestal als een hond aan de ketting).

Een kleiner aantal fietsmakers hebben tijdens de openingsuren een luchtslang buiten liggen die is aan-

gesloten op een persluchtinstallatie. Handig. Maar wat als je dringend lucht nodig hebt en de winkels zijn dicht en de meeste semi-openbare pompen zijn veilig en onbereikbaar weggeborgen?

Dan kun je toch nog terecht bij een paar zaken met een wonderlijke dienstverlening: de luchtautomaat. Een muntenapparaat dat je avond kan redden voor maar 10 cent.

tekst en foto's: PJ



...als een hond aan de ketting



Grimminck – Westerstraat



Costa Rijwielhandel – Muiderpoort Station



Willems Hans – Stadionweg



Parnassus Rijwielspecialist – Parnassusweg



Fietspoint – Amstelstationt

Wijkcontactpersoon in Nieuw-West

Iris Rüssel was sinds anderhalf jaar wijkcontactpersoon in stadsdeel Osdorp. Maar op 1 mei j.l. is Osdorp opgegaan in het grotere stadsdeel Nieuw-West dat de voormalige stadsdelen Osdorp, Slotervaart-Overtoomse Veld en Geuzenveld-Slotermeer omvat, elk met een eigen contactpersoon. Die fusie heeft mogelijk gevolgen voor de manier waarop de wijkcontactpersonen in dat gebied gaan opereren. De verwachting is dat er nog meer dan voorheen zal worden samengewerkt en overlegd. Een goede aanleiding om eens met Iris te praten. Hoe kijkt zij tegen de verandering aan?



Wij spreken Iris een week na haar promotie; de jonge doctor (27 jaar) is fysicus en promoveerde op een onderzoek op het gebied van cardiologie. Ze werkt in Den Haag, waar ze dagelijks met de auto heen reist. "Omdat dat veel sneller is dan het openbaar vervoer en wij niet in de buurt van een station wonen." Maar Iris houdt van fietsen en omdat ze in Osdorp woont en zich nauw betrokken voelt bij de fietsproblemen die in haar buurt spelen, meldde ze zich tijdens een bijeenkomst die de Fietsersbond organiseerde n.a.v. het Fietsplan Osdorp. Ze was als belangstellende meegekomen met haar vriend, die al lid van de Fietsersbond was, en verliet de bijeenkomst als aspirant wijkcontactpersoon. Dat was nodig ook, want degene die op dat moment wijkcontactpersoon voor Osdorp was, André Guit, stopte er mee. Kort daarop werden alle dossiers overgedragen. "De overdracht was goed en duidelijk, maar André Guit opvolgen is geen kleinigheid", aldus Iris. Gelukkig ondervond Iris tijdens de inwerkperiode veel steun van beleidsmedewerker Marjolijn de Lange.

Ervaringen

Iris is zeer te spreken over de positieve houding van de verkeerscommissie in Osdorp ten opzichte van fietsers en hoopt op eenzelfde houding van het nieuwe stadsdeel. Bijkomend voordeel was dat verkeerswethouder Kees Steeman ook bestuurslid is van de landelijke Fietsersbond. Een ander voordeel was, meent Iris, dat Osdorp door de ruime opzet geen grote knelpunten en gevaarlijke situaties kent en relatief veel vrijliggende fietspaden heeft. Ze benadrukt dat de

fietsvriendelijkheid van het stadsdeel voor een groot deel te danken is aan de inspanningen van haar voorganger.

Maar Osdorp heeft ook problemen: scooters op de fietspaden. Snorfietseren in de vorm van stoere scooters heb je daar veel en ze rijden vaak te

hard en veel te dicht langs je heen. Ook bromfiets-scooters (met een geel plaatje en een helm) die niet op de fietspaden mogen, doen dat nogal eens toch. Een mogelijke oplossing is meer en betere handhaving...

Een ander punt van zorg vormen de recreatieve fietsroutes, die ook toegankelijk zijn voor snorfietser-scooters. In de praktijk betekent dit dat zij door hun breedte de fietspaden blokkeren en er daardoor nauwelijks sprake kan zijn van ontspannen recreatief fietsen. Rüssel: "We wilden een verbod op snorfietseren, maar kregen dat helaas niet door de verkeerscommissie. Het voornaamste argument was dat snorfietseren ook moeten kunnen recreëren..."

Knelpuntengroep

Eens in de twee weken komen veel wijkcontactpersonen in Amsterdam bijeen op het kantoor van de afdeling Amsterdam, op het WG terrein. Deze knelpuntengroep neemt dan samen met de beleidsmedewerkers van de afdeling Amsterdam nieuwe knelpunten door en bespreekt wat de ontwikkelingen zijn bij al langer bestaande knelpunten. Ook worden er ervaringen uitgewisseld, hoewel dat steeds vaker ook al per e-mail

gebeurt. "Met de wijkcontactpersonen van Slotervaart-Overtoomse Veld en Geuzenveld-Slotermeer heb ik natuurlijk wel meer contact dan met die van bijvoorbeeld Noord of Zuidoost", zegt Iris, maar de contacten in de knelpuntengroep vormen een nuttige aanvulling en maken het mogelijk wat ze doet in een breder perspectief te zien. Ook is ze er van overtuigd dat haar vrijwilligerswerk als wijkcontactpersoon haar alertheid op verkeerssituaties heeft vergroot. Niet alleen in Osdorp, ook in Den Haag en andere plaatsen. "Het is heel leerzaam en ik ben me meer gaan realiseren hoe goed alles hier in Nederland is geregeld. Zelfs Duitsland en België kunnen veel van ons leren, om maar te zwijgen van landen verder weg." Omdat Iris zelf in de grensstreek opgroeide, weet ze uit ervaring dat de verkeerssituatie voor fietsers bij de oosterburen minder goed is dan hier. "België is echt een ramp; een bushalte midden op een fietspad, dat kan zo maar gebeuren, als er al een fietspad is. Nederland neemt fietsers serieus."

Critical mass?

Dat geldt ook voor Amsterdam; de stadsdelen zien de Fietsersbond dan ook als een professionele gesprekspartner. Als

het aan Iris ligt, wordt er meer actie gevoerd tegen auto's in de binnenstad. Hoewel ze zich realiseert dat dit praktisch onhaalbaar is, zou ze het liefst de binnenstad autovrij zien. In de VS en Engeland, weet ze, worden geregeld zogenaamde 'critical mass' rallies gehouden die ervoor zorgen dat fietsen meer aandacht krijgt en er zelfs toe geleid hebben dat straten voor auto's werden afgesloten: door te demonstreren en keer op keer aan te tonen dat er gevaarlijke situa-

ties waren. Ze vraagt zich wel af of je zo'n kritieke massa ook in Nederland nog op de been kunt krijgen. Bovendien ligt ook het gevaar van een stoffig imago op de loer... Realistischer is misschien er naar te streven dat er op veel meer plaatsen in de stad groene golven voor fietsers komen, zoals nu alleen nog op de Rozengracht/Raadhuisstraat.

tekst/foto AMR

Iris zou heel graag meer input krijgen van bewoners uit haar buurt. Iedereen die in Osdorp iets signaleert wat niet klopt of ongunstig is voor fietsers, wordt uitgenodigd dat bij Iris te melden (iris_russel@hotmail.com) en dan kan zij dat bij de instanties die er iets aan kunnen doen naar voren brengen. "Er wonen voldoende mensen in Nieuw-West die fietsen, en er is altijd wel iets te verbeteren", aldus Iris.

Email: iris_russel@hotmail.com

Met de OV-fiets kom je Overal



Met enige regelmaat wijs ik op het succes van de OV-fiets. Ongetwijfeld zal het daar eens aan ten onder gaan, maar geniet er van zolang het kan. De eigen fiets meenemen in de trein heeft voordelen, maar kent ook beperkingen. Een OV-fiets lenen (huren) geeft direct een vakantiegevoel!

Spanningen tussen verschillende soorten fietsers lopen op, met name in de duinen (zie Vogelvrije Racefietsers elders in de OEK). Vooral het geliefde fietspad tussen Noordwijk en Zandvoort is berucht. Maar hoe kom je daar als je niet hele lange afstanden fietst? Met de OV-fiets dus.

De basiskennis van het OV-abonnement is bekend neem ik aan, kijk anders op de website.

Normaal gesproken huur je een OV-fiets bij een stationsstalling waar een mannetje aanwezig is. Maar er zijn ook kleine stations waar alleen fietskluisen staan. Daar kan met een pincode een OV-fiets uit een kluis gehaald worden. Bijzonder vernuftig! Maar Zandvoort is ronduit een belevenis, een reis door de toekomst.

Daar is een grote fietskluis op het plein voor het station waar meerdere fietsen in staan. Met de pincode kun je deuren openen, luikjes gaan automatisch open waar dan een fiets sleutel achterhangt. Het is zo perfect geautomatiseerd, en dat alles voor een eenvoudige fiets, dat ik me afvraag waarom de rest van ons leven nog zo kansloos is.

Dus een goede reden om naar Zandvoort te gaan en dan met de OV-fiets in zuidelijke richting door de duinen te rijden. Goed opletten, pas op voor groepen racefietsers, bejaarden en overstekende herten. Maar de kans dat je niemand tegenkomt is ook groot. Langs het fietspad zijn meerdere strandopgangen naar zee waar met of zonder textiel gezwommen kan worden. Bij heel warm weer de fiets wel in de schaduw zetten (zie stukje over bandendruk).

Omkeren bij Langevelderslag of via Bennebroek/Heemstede om de Amsterdamse Waterleidingduinen heen fietsen. Dit stukje Amsterdam verdient een bezoek van alle OEK-lezers.

De Amsterdamse Waterleidingduinen zijn alleen toegankelijk voor wandelaars en die komen er massaal. Zeer recent heeft de gemeenteraad van Amsterdam besloten dat er een fietspad doorheen komt. Ja, de gemeente Amsterdam gaat over een fietspad bij Vogelenzang en uw eigen Amsterdamse fietsersbond heeft daar positief over geadviseerd (zie onder). Ik ben daar niet blij mee want ik zie geen belang voor de Amsterdamse fietser, behalve dan voor OV-fietsers die mijn idee opvolgen. Nu vliegen fietsers elkaar in de haren in de duinen, straks komt daar een conflict tussen wandelaars en fietsers bij. Lijkt me niet verstandig. (TL)

Wat vindt de Fietsersbond?

De Fietsersbond – in het bijzonder de afdeling Heemstede-Bloemendaal – was en is voorstander van een fietspad. Er zit namelijk een gat in de fietsroute langs de kust, waardoor fietsers nu gedwongen worden tot een onveilige en onaangename omweg. Het oorspronkelijke voorstel maakte gebruik van een bestaande dienstweg en had onze voorkeur. Na uitgebreide protesten van wandelaars en natuurgroepen is er een klankbordgroep ingesteld die met het huidige compromis heeft ingestemd: er wordt een fietspad langs een klein randje van het enorme Waterleidingduingebied gelegd. Het is natuurlijk spijtig dat niet iedereen zich in dat compromis kan vinden (zie: http://awd-bossie.blogspot.com/2010_08_01_archive.html).

TL



Knelpunten

Opgelost

WESTPOORT

Op de **kruising Nieuwe Hemweg-Kabelweg** is een nieuwe regeling van het verkeerslicht gekomen. Het lijkt een verbetering, maar we horen het graag als dat in de praktijk niet zo is.

ZUID

De **Afroditekade** langs de Stadiongracht bij het Olympisch Kwartier kan mooi dienst doen als aansluiting tussen de Museumtramroute (en het Amsterdamse Bos) en de Amstelveenseweg. Even de brug over die in het verlengde ligt van de Laan der Hesperiden en je rijdt zo langs het water de stad in. Het is de bedoeling dat je dan verder kan langs het Noorder Amstelkanaal (en bijv. onder het Amsterdams Lyceum door het Vondelpark kan bereiken). Maar als je nu bij de Amstelveenseweg aankomt, kun je eigenlijk geen kant op (je mag alleen naar rechts, maar dan rij je naar de Stadionweg en dan had je beter de Laan der Hesperiden kunnen volgen). Dat moet goed komen wanneer de Amstelveenseweg daar (eindelijk) wordt aangepakt.



Amstelveenseweg - zo dan maar?

Bij de **sluisje tussen het Jaagpad en het IJsbaanpad** zijn twee speciale verkeerslichten geplaatst. Ze geven met een pijltje aan of je de sluis kunt oversteken of dat je beter naar de andere overgang kunt doorrijden (er is er altijd één overrijdbaar). Zo wordt voorkomen dat

je voor niks afslaat en bij een afgesloten (openstaande) sluisdeur komt en daar wellicht nodeloos gaat staan wachten. Een echt knelpunt was het niet, maar zo'n fietsvriendelijk gebaar is mooi meegenomen.



Pijl zegt: door naar de volgende oversteek

Sinds 22 september is er een nieuwe **bewaakte fietsenstalling aan het Gerard Douplein**. De inpan-dige fietsenstalling is bedoeld om de fietsparkeerdruk op en rond het Gerard Douplein omlaag te brengen. Er is ruimte voor 164 fietsen in de stalling, die in eerste instantie is bedoeld voor buurtbewoners. De stalling is 24 uur per dag toegankelijk en is beveiligd met camera's. Overdag is een beheerder van SWA aanwezig, die zo nodig ook kleine reparaties uitvoert. Het stallen van een fiets kost €10,- per maand.

Naar verwachting worden in de loop van oktober enkele fietsenrekken om de hoek in de 1^{ste} van der Helststraat verwijderd. Hiervoor in de plaats komen "fietsparkeervakken" (zie pag. 3).



Parkeervakken i.p.v. parkeerrekken

FIETSTOOLS

Naast mijn oude stadsfiets bezit ik ook modern spul. Dat is dan meteen wel een bike. Custombuilt uiteraard. Voorzien van de nieuwste high-tech en het beste van het beste: DT-swiss spaken, Surly naven (een niche merk), Magura HS firm tech brakes, vintage Brooks zadel, design cordless computer, aerodynamische zadelbag, exclusieve Evolution Line banden, een fietsketting mooier dan goud en een power opticube voor het licht.

Heerlijk om je helemaal over te geven aan het beste. Zo krijg ik talloze catalogi van fietsen, onderdelen, kleding. Ik kan daar elke dag in kijken en dan weer gauw naar de pc om te vergelijken met andere winkels of fabrikan-ten.

Zelf prutsen aan een fiets doe ik niet, maar je wilt natuurlijk wel echte kwaliteits Tools en carbon bandenlichters bij je hebben en een kleine emergencykit. Je moet anderen kunnen helpen, je bent wel verbonden door de fiets. Daarom heb ik ook altijd een In-flator met twee extra CO2 cartridges bij me.

Gelukkig heb ik nooit pech. Bijna nooit, want na 5000 km had ik toch een lekke band. Die moest geplakt en dat ging niet. U raadt nooit waarom: geen leesbril bij me en daardoor kon ik het gaatje in de band niet goed zien. Dan ben je zelig. Van wie leen je dan een leesbril? Niet van die types waar ik juist die extra CO2 cartridges voor meeneem

Meteen ook alle opticiens langs gesurft. En ik ben waanzinnig geholpen door de eyewear van Boss, een bijzondere highlight, een vouwbare leesbril van acetaat, een modieus accessoire waarvan het hoogwaardige karakter benadrukt wordt door de kleuren barnsteen, hoorn en zwart.



Heerlijk zo'n hobby waar hebbedingen bijhoren. Kan ik ook op de achterkant van de Inflator lezen hoe die eigenlijk werkt.

TL

Cok Oostveen, activist in ruste (hoewel...?)

In de vorige OEK (nr. 81, juni 2010) stond op pagina 19 een foto afgedrukt uit het archief. Het was 1976 en de fietsdemonstratie Amsterdam Fietst had de Van Woustraat bereikt. Cok Oostveen, die al jarenlang voorman is van een fietsgroep en eerder ook met jongeren werkte om hen op de fiets te krijgen, reageerde bij de OEK-redactie. Tijd voor een gesprek, maar niet alleen om herinneringen op te halen.



foto AMR

“Amsterdam Fietst heeft ruim twee jaar geduurd, begon in 1975 tot ergens in '77. Iedere eerste zaterdag van de maand fietsten duizenden Amsterdammers in een kilometers lange stoet en onder politiebegeleiding door de stad. Automobilisten werden gemaand te stoppen en ons voor te laten gaan.” Nog altijd vertelt Cok Oostveen geanimeerd over deze roerige en rumoerige periode, waarin tal van actiegroepen actief waren. Dat deze actie zo'n lang leven beschoren was, schrijft hij toe aan het feit dat er steeds nieuwe mensen bijkwamen en het gaandeweg ook overnamen. “Je wist vooraf nooit waar de rit nu weer langs voerde.”



Voormannen

Cok Oostveen wijst aan op de foto: “De man vooraan met de tas schuin over zijn romp, is Theo van der Giessen, de latere voorman van de kraakbeweging.” Die beweging kwam voort uit de Amsterdamse Actie Partij (AAP), die later weer is opgegaan in de kraakbeweging Staatsliedenbuurt. Op de foto staat links Melvin Visser. Tot 1974 zat hij in de gemeenteraad voor de Kabouters. De Amsterdamse Actie Partij haalde geen zetel en Visser begon een kroeg – De Apenrots – op de hoek van de Damstraat en de Oudezijds Achterburgwal, schuin

tegenover het toenmalige stadhuis. De kroeg zou zijn gefinancierd door een VVD-fractielid, met – naar het gerucht gaat – zwart geld, en die gooide Van der Giessen uit zijn zaak. Melvin Visser bleef actief in de Pijp; de voormalige loodgieter woonde bij zijn moeder in de Diamantbuurt. Nu is hij nog steeds actief in de politiek, voor de PvdA. Van Theo van der Giessen loopt bij Cok Oostveen het spoor dood. “Het schijnt dat hij naar de Antillen is verhuisd en later is teruggekomen, maar dat weet ik niet zeker.”

Amsterdam Oto Vrij

Cok zelf was in de jaren '70 actief lid van de Bond van Huurders in de Pijp. Hij was in 1975 betrokken bij de kraakactie van de oude melkfabriek in de Jan Steenstraat. Daar werd een buurtcentrum gevestigd, kreeg het witkar-project een werkplaats en vestigden zich kunstenaars die er atelierruimte vonden. Na twee jaar was het gedaan met de melkfabriek. Niet veel later werd het complex gesloopt en maakte het plaats voor wat nu volgens velen een van de lelijkste plekken van Zuid is: het Hercules Seghersplein!

In de jaren '70 was er veel oppositie tegen het toenemende autoverkeer. Twee actiegroepen werden opgericht: Lastige Amsterdammers en Maskers Af. Dane Beerling was de centrale figuur van Maskers Af. Cok Oostveen moet toegeven: “Het waren in feite allemaal hobbyisten.” Ello Paul is volgens Cok Oostveen een van de belangrijkste figuren geweest. Hij was van actiegroep Leidse in last (inderdaad, uit de buurt rond Leidseplein en Leidsestraat) en hij besloot in 1973 alle gelijkgestemde actiegroepen die her

en der in de stad actief waren, bijeen te roepen. Daaruit is Amsterdam Oto Vrij ontstaan. Lastige Amsterdammers en Maskers Af meenden dat zij al voldoende stedelijk opereerden en deden niet mee. Dit in tegenstelling tot een aantal individuele leden.

Op zondagavond (elke zondagavond!) werd er vergaderd in Wijkcentrum d'Oude Stadt en er vlogen veel ideeën over tafel. Iedereen was creatief, maar besluiten werden niet genomen. “Elke maand liep ik m'n aantekeningen na en zag dan heel veel plannen, maar niets over wie wat waar zou doen.”

Wat speelde in de jaren '70 was vooral de toename van het autoverkeer en de bijbehorende overlast, afbraak van bestaande panden, vooral woningen, en de nieuwbouwplannen. Verschillende politici stelden de Bijlmer voor als ideaal: hoogbouw en veel doorbraken. Serieuze plannen voor verkeerswegen door het historisch centrum haalden het gelukkig niet, maar de snelweg Weesperstraat-Wibautstraat werd wel aangelegd, om de doorgang naar de IJtunnel te bewerkstelligen.

Binnenstad afgesloten

Eén van de hoogtepunten van Amsterdam Oto Vrij was de afsluiting van de hele binnenring. Iedere actiegroep – er waren er inmiddels tientallen in de stad – kreeg een deel van die binnenring toegewezen en moest voorkomen dat op een doordeweekse ochtend autoverkeer de binnenstad in of uit kon. Autowrakken op straat was een bekend verschijnsel, met lekke banden konden ze zo maar maanden blijven staan. Zo wisten de actievoerders precies welke voertuigen ze konden gebruiken voor

lees verder op pag. 18

de barricade. Cok, zelf behendig maker van rookbommetjes, herinnert zich die eerste actie nog heel goed: "Ik ben verschrikkelijk geschrokken van het gedrag van automobilisten die gewoon door de rozenperken reden om alsnog de stad in te komen." Twee jaar later werd de actie met groot succes herhaald, stonden er hekjes, waardoor er niet meer door de rozen kon worden gecrosst. De gehele binnenstad was afgesloten. Niemand kon er die ochtend in of uit, met de auto wel te verstaan.

Amsterdam Oto Vrij ageerde niet alleen tegen het toenemend autoverkeer, maar ook tegen verhoging van de tarieven van het GVB en de aanleg van de parkeergarage onder de Bijenkorf. Ook werden actiegroepen in andere wijken ondersteund, bijvoorbeeld die in de Van der Pekbuurt in Noord of rond de Nieuwmarkt. Steve Davidson was een heel goed tekenaar die veel pamfletten maakte. Cok Oostveen heeft niet zo lang geleden een aantal uit zijn verzameling aan het ISSG geschonken.

Cok: "Voor de ingang van de Bijenkorf hebben we pamfletten aan bezoekers uitgedeeld. Daar stond op: Tegen inlevering ontvangt u het nieuwste album Suske en Wiske en de Patsige Parkeerder cadeau. Ik hield van strips, iemand anders kon goed tekenen en ontwerpen. Niet veel later stond het afdelingshoofd woedend bovenaan de roltrap om al die klanten tegen te houden." Het twinkelt in zijn ogen.

Ook in de tram werden pamfletten verspreid; nu opgehangen op de GVB informatieborden. Ze zijn opgepakt, maar omdat niemand ze het had zien doen, zijn ze niet veroordeeld.

Opmerkelijk is dat de politie sowieso niet onwelwillend stond tegenover de actievoerders. Cok Oostveen heeft daar wel een verklaring voor: "In de Pijp zorgden we ervoor dat aspirant criminele jongeren wat te doen hadden, en dat was een zorg minder voor de agenten."

Actie in De Pijp

Voor wie nu nog mocht denken dat het toen om enkel raddraaiers en idealisten ging, heeft het mis. Omstreeks 1972 kwam in de Govert Flinckstraat een ouder echtpaar om het leven bij een brand. Oorzaak: de brandweerwagens konden



Op 6 mei 1975 werd de Ferdinand Bolstraat afgesloten, een aparte actie voor een autovrije straat.

niet in de buurt van het pand komen omdat er wegens te veel geparkeerde personenwagens geen doorkomen aan was. Dit was de concrete aanleiding voor de barricadering van de Ferdinand Bolstraat en een week later was de Van Woustraat aan de beurt. "De acties in de beginperiode hadden veel succes, genereerden publiciteit en we kregen steun van de buurt", aldus Cok.

Vanaf 1965 was hij lid van de Socialistische Jeugd, niet te verwarren met wat nu de SP of PvdA is; het was een marxistische jeugdbeweging waar ook Arie van der Zwan, Willem Paqaay en Derk Sauer lid van waren. Rob Stolk drukte het blaadje van de huurdersvereniging.

Michael van der Vlis, lid van de Werkgroep Verkeer van wijkcentrum Ceintuur kon niet meedoen aan de rellen, omdat hij voor de PvdA verkiesbaar was voor het wethouderschap (wat hij inderdaad werd). "Voor Amsterdam heeft hij goede dingen gedaan, hoewel hij ook wel wat eenzellig, bijna hobbyistisch opereerde, zoals bijvoorbeeld bij de verlamming van buslijn 15", zegt Cok. Nadat in mei '75 de actie met het afsluiten van de binnenring voor automobilisten herhaald was, ontstond gaandeweg het idee om van actiegericht meer beleidsmatig te gaan werken. Hierin heeft Martin van Boggelen een belangrijke rol gespeeld. Een aantal activisten wilden zich gaandeweg landelijk verenigen. Daaruit is uiteindelijk de ENFB, de Fietsersbond dus, voortgekomen.

En wat nu, Cok?

Cok meent dat het moeilijk is om anno 2010 een actie als in 1973 of 1975 te orga-

niseren. "Er zijn heel veel voorzieningen voor fietsers gekomen en er wordt heel veel gefietst. De noodzaak tot protest ontbreekt gewoonweg. Toen waren er levensgevaarlijke situaties. En voor een demonstratie moet er nu wel een concrete – en helaas dodelijke – aanleiding zijn."

Voor de komende 35 jaar hoopt Cok dat de faciliteiten voor fietsers zich gestaag zullen uitbreiden. Belangrijk vindt hij dat stimuleringsprojecten aandacht blijven krijgen. Als voorbeeld noemt hij dat veel allochtone jongeren liever de tram nemen dan de fiets. "Maar," bedenkt hij, "dat was in de jaren '60 ook zo bij autochtonen." We kunnen dus misschien leren van de geschiedenis!

Een punt van aandacht is zeker het autogebruik in de tuinsteden. Je leest ook de ene dag in de krant dat gezinnen de stad verlaten, en de volgende dag staat er dat anderen juist willen blijven of terugkomen. Volgens Cok heeft dat te maken met hoe je in het verkeer staat. "Wil je een auto voor de deur, dan ga je weg. Heb je oog voor andere waarden, dan blijf je. Neem de zogenaamde 'bakfietsouders' waardoor er gaandeweg een soort intellectuele elite in de stad aan het ontstaan is."

Cok is nog heel actief als fietser; hij begeleidt elke zondagmiddag een fietsgroep vanuit Zuid. Zie: www.fietsgroepen.nl.

AMR

Reacties van lezers worden op prijs gesteld.

Veilig naar school door verkeersouders

De landelijke acties 'De scholen zijn weer begonnen' en 'Op Voeten en Fietsen naar school' worden samengevoegd. De acties lagen altijd erg dicht op elkaar en komen in de nieuwe vorm beter tot hun recht, aldus Veilig Verkeer Nederland. Shammatie de Graaf is een van die enthousiaste en betrokken verkeersouders. Ze verzorgt sinds februari elke woensdagmorgen verkeerstrainingen op de basisschool van haar zoon. OEK sprak met Shammatie.

Shammatie de Graaf woont in Nieuw West, is getrouwd en heeft twee zoons, een van 9 en een van 12. Ze heeft haar mans naam aangenomen, zelf werd ze geboren in Brits Guyana. Acht jaar geleden leerde ze fietsen. Jarenlang was ze een van de vele ouders die op of bij het schoolplein wachtten tot hun kind(eren) uit school kwamen om ze mee te nemen naar huis. Maar daarmee ontstond ook de drive van haar huidige handelen: er zijn zoveel ouders die niet weten wat voor gevaren hun kinderen lopen, ze zijn erg onnadenkend! Behalve bezorgde moeder is Shammatie ook automobilist. Maar wel een die kijkt op de weg van de fietser en de wandelaar.

Shammatie is verkeersouder en wordt ondersteund door Veilig Verkeer Nederland (VVN). Daar krijgt ze advies en tips van, evenals de felgele hes die ze draagt tijdens de verkeerslessen. Volgens VVN is het belangrijk dat ouders hun kinderen al van jongs af aan lopend of met de fiets naar school brengen. Door die dagelijkse routine leren kinderen vanzelf gevaarlijke verkeerssituaties herkennen. Ze leren hoe ze daarmee om moeten gaan. Bovendien leren kinderen zo geleidelijk aan zelf aan het verkeer deel te nemen.

Shammatie de Graaf geeft toe: "Met twee jongens thuis ben ik wel overbezorgd, maar dat heeft me ook wel gevormd tot een heel bewuste ouder die haar kennis niet alleen met haar eigen kinderen wil delen, maar met zoveel mogelijk anderen." De basisschool ligt aan de Jacob Geelstraat in Nieuw West en beschikt – omdat kortgeleden een kerk werd afgebroken – over een mooi oefenterrein voor fietsende en skeelerende leerlingen. Elke woensdagmorgen begeleidt ze groepen leerlingen uit groep 5 tot en met 8, maar ook is ze actief in de

onderbouw. De reacties van de ouders verschillen nogal. Sommigen zijn erg enthousiast over haar inzet en betrokkenheid, anderen zijn verbaasd en doen alsof ze nog in Marokko wonen. Daarover kan Shammatie zich opwinden. "Dan zeg ik gewoon: 'Jullie wonen niet meer in Marokko, maar hier in Amsterdam en daar moet je voor je kinderen in het verkeer rekening mee houden'." Dit schooljaar begon met de actie *Rijd met je hart*, om automobilisten pro-actief te wijzen op de 30 km zone. Ook werd geflyerd en elke school kreeg twee spandoeken, die ook op haar school werden opgehangen.

Te voet of met de fiets

Zo'n 15% van de ouders van de basisschool van haar zoon brengt hun kinderen met de auto naar school. Dat vindt Shammatie veel, maar ze kan het een beetje verklaren: "Er is een verschil tussen werkende en niet-werkende ouders. Werkende ouders brengen hun kind naar school en dat moet logistiek gezien vaak met de auto. Niet-werkende ouders brengen hun kinderen niet; die lopen zelf naar en van school. Met alle gevolgen van dien. Ze fietsen vaak niet, kennen het verkeer nauwelijks en weten niet wat de gevaren zijn." Met veel andere ouders voelt ze zich verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid van heel jonge Amsterdammers. Haar eigen kinderen heeft ze tot nu toe zeer verkeersverantwoordelijk opgevoed. "Pas in groep 7 mochten ze alleen naar school fietsen – en dan nog reed een van ons achter hen aan. Het was maar tien minuten naar school, maar toch..."

Niet alleen dat, ze was vanaf februari dit



jaar elke woensdag (haar vrije dag) op school om (onbezoldigd!) verkeerslessen te geven. Ze meent dat je met fietsen heel jong moet beginnen en dat ook heel rustig moet doen. Bij haar twee jongens – en veel meer leerlingen van die basisschool – zit dat nu in hun systeem. Zij vindt het de verantwoordelijkheid van ouders van leerlingen in het voortgezet onderwijs dat hun kinderen veilig naar school fietsen. Maar voor de fietstochten naar bijvoorbeeld een sportveld voor de buitengymlessen acht zij school verantwoordelijk.

Gevraagd of Shammaties oudste zoon de lessen van de afgelopen jaren snel zou vergeten, antwoordde ze met een beslist 'NEE', en staaft dat met concrete voorbeelden. "Wij zijn geen ouders die willen dat hij zo snel mogelijk thuiskomt, maar zijn wel benieuwd naar z'n ervaringen." Ze is zo trots als ze vertelt dat haar oudste zoon soms wat later, maar altijd heel relaxed thuiskomt. En vooral veilig; hij kent alle gevaren op zijn route. Hij fietst elke dag van Nieuw-West naar het Berlage in Zuid (Jozef Israëlskade), dat is een half uur doortrappen; door het Vondelpark en langs meer fietsluwe stukken. Hoewel, fietsluw... Ook in het Vondelpark moet je op je hoede zijn met al die skaters, vindt Shammatie.

Graag zou ze zien dat fietslessen ook een vast onderdeel van de buitenschoolse opvang wordt. Zo maak je het structureel en kun je leerlingen van groep acht gaandeweg voorbereiden op hun fietstocht naar de middelbare school.

tekst/foto AMR

Hoe verder?

Sommige mensen weten altijd de weg, zelfs waar ze nooit geweest zijn. Ik niet. Integendeel. Dagelijks fiets ik van Amsterdam naar Breukelen en nog ben ik in staat om verkeerd af te slaan.

Denk niet dat ik me niet goed voorbereid. Ik heb plattegronden en kaarten in alle maten. Reisboekhandel *Pied à Terre* heeft aan mij een goede klant. Die kaarten worden dagelijks uit de la gehaald en op de tafel uitgespreid. Linaal er langs, etc. Je denkt dan de route te weten, stoppen onderweg hoeft niet meer. Maar eenmaal buiten Amsterdam ga je toch telkens op paddenstoelen en fietsersbordjes kijken, ook al weet je dat je linksaf moet. Als er dan anderen – meestal vrouwen met kniebroek en mannen in een jackje – bij de paddenstoel staan, wil je als doorgewinterde fietser natuurlijk niet stoppen en probeer je de bevestiging al fietsend te vinden. Waarom staat Uddelermeer nu opeens op die paddenstoel en Garderen niet meer?

En dan dus toch maar de kaart opgezocht, die inmiddels aardig begint te scheuren. Zeker die papieren gevallen

van de Aldi – wc-papier is sterker – waar je wel makkelijk op kunt zien waar de Aldi's zijn in Nederland, voor de lekkere goedkope toetjes.

Knooppunten

Maar dat kaartlezen gaat tegenwoordig ook niet zo makkelijk meer, want de ogen gaan achteruit. Je moet ook telkens je leesbril pakken (zie p. 16) en dan een wapperende scheurende kaart... Blijkbaar was ik niet de enige die er moeite mee had. Er zijn fietsknooppunten gekomen! Handig! Je hoeft alleen maar tevoren op te schrijven langs welke knooppunten je wilt rijden en de weg wijst zich, want de bordjes zijn goed leesbaar en op de goede hoogte. Alleen moet je wel een kaart hebben waar de knooppunten op staan. En dus kunnen de oude kaarten weg.

Een bezwaar is wel dat door het volgen van die knooppunten bepaalde routes niet meer bereden worden. Dat is jammer omdat daardoor sommige wegen in de vergetelheid zullen raken en niet meer onderhouden zullen worden, en als niet meer gebruikte spoorlijnen overwoekerd raken door onkruid.

Of zal het zo'n vaart niet lopen? Gelukkig

zijn er nog mensen die wel op die afgedankte wegen blijven rijden. Zij kijken niet op papieren Aldi-kaarten, niet op slijtvaste ANWB-kaarten, knooppuntenborden, websites, garmin-computers. Ja, ik heb ze gezien, ze stonden bij Driemond (gemeente Amsterdam!), nog jong genoeg om te fietsen, bij een kruispunt. Uit de fietstas kwam een oude kapotte Bosatlas tevoorschijn, die werd opengeklapt bij de provincie Noord-Holland. Ik lachte vriendelijk en sprak ze aan: Ja een lastig kruispunt, gelukkig is hier al 50 jaar niets veranderd. Waarop de oude baas zei: "Zeker. Het was hier altijd al een knooppunt!"

Toen snapte ik het niet, waren er vroeger dan ook al knooppunten? Stonden die in die Bosatlas? Had mijn grootvader gelijk met: al het oude keert terug? Nu snap ik het wel. Volgens mij waren die knooppunten al veel eerder uitgevonden, maar hebben ze gewacht tot iedereen voldoende oude kaarten had om dan met iets nieuws te komen. Net zoals destijds met de lp's en de cd's. Had ik alles op lp kon ik opnieuw beginnen met cd. Inmiddels hebben we een docking station. Altemaal de schuld van het kapitalisme.

TL

Het nut van weesfietsen

Het begint er op te lijken dat weesfietsen en/of fout geparkeerde fietsen niet langer alleen maar een plaag zijn, maar ook kansen bieden. Zo kan wie in Amsterdam studeert, bij de ASVA voor €55,- een ex-weesfiets kopen. Het gaat om fietsen die door de gemeente verwijderd zijn en bij de AFAC "puntgaaf"

zijn opgeknapt. Je krijgt voor dat geld ook nog een maand garantie op optredende defecten, en voor €15,- meer krijg je er ook een kettingslot bij. Je moet alleen wel (voor €15,-) lid worden van deze studentenvereniging. De ASVA zegt met dit koopje studenten ervoor te willen behoeden dat ze zelf fietsen gaan helen of stelen.

Minder pretentius en minder kopp-



ook een (kennelijke wees)fiets die niet van jou is, te geef aanbieden. Hoe dat juridisch zit, is niet helemaal duidelijk. Wel wordt gezegd dat het weesfietsenplan niet voor "junks, doorverkopers en vandalen" is, maar voor "studenten, scholieren en andere fietsvrienden".

Weesfietsen worden nog sexy...

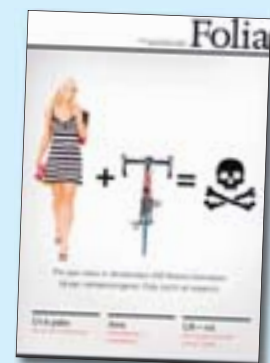
Uitchecken op: dorst.vpro.nl/weesfiets

verkoperig is het weesfietsenplan

dat in de VPRO-gids van 18 september stond (zie foto). Het idee dat hier wordt uitgevent, is dat wie van zijn fiets af wil, er een PAK MIJ-label aan hangt zodat wie geïnteresseerd is weet dat hij hem kan meenemen. De aanbieder kan die fiets ook nog via Google Earth adverteren. Maar het plan gaat verder: je kunt zo

ASVA adverteerde haar koopje (zie links) in *Folia*, het huisblad van de UvA. Dat blad had twee weken daarvoor op de omslag een catchy rebus met de tekst: "Per jaar raken in Amsterdam 400 fietsers betrokken bij een verkeersongeval. Folia zocht uit waarom." In het artikel bleek de schrijver ontdekt te hebben dat fietsen gevaarlijk kan zijn (vooral als je niet oplet of onvoorzichtig bent) en dat er black spots bestaan en auto's met een dode hoek. Maar wat de oplossing van de rebus is, stond er niet in. De optelsom van een studente en een racefiets is dodelijk? Wat denkt u?

Bron: folia.nl (>archieef: jrg. 64, nr. 01)





Knelpunten

Opgelost

CENTRUM

De gebrekkige voorrangregeling voor fietsers op de **Nieuwe Spiegelstraat** heeft in de OEK ook wel eens aandacht gekregen als slecht voorbeeld. De inritconstructies die daar zijn neergelegd, zijn zo onduidelijk dat je zowel op de Nieuwe Spiegelstraat, als (komend van rechts) op de Keizersgracht kunt denken dat je voorrang hebt. Aan die onduidelijkheid is nu een eind gekomen: haaiantanden en een bord ondersteunen de voorrang op de hoofdfietsroute, zoals het altijd bedoeld is geweest.



Haaiantanden Keizersgracht

Op de kruisende fietsroute (de Kerkstraat) is de voorrang van de Spiegelstraat nog niet zo duidelijk geregeld. Maar de Kerkstraat heeft meer van die onduidelijkheden. Door de vele paaltjes en borden bij de Magere brug, is ook de voorrangssituatie op de kruising van de Kerkstraat en de Amstel (een gelijkwaardige kruising) verre van duidelijk.

Om goed aan te sluiten op de nieuwe brug tussen de Prins Hendrikkade en het Oosterdokseiland (de 'ODE-brug'), moest deze zomer 'ineens' de route Anthoniesbreestraat-Geldersekade aangepast worden. De **Geldersekade** werd eenrichtingsverkeer. Op ons aandringen is er niet voor gekozen om het fietspad dan maar weg te halen. Wij waren heel

bang voor een lange rij auto's waar je tussendoor moet laveren als de ODE-brug af is. Het fietspad mocht blijven en is – omdat de rijbaan smaller werd – zelfs opgerekt tot de gewenste breedtemaat. Het was altijd net iets te smal, nu is het voldoende ruim bemeten, een genot om er te rijden (zie achterkant). Opvallend is dat het fietspad breder is dan de autoweg, een verdeling die recht doet aan het gebruik. Ook goed is dat het stadsdeel bromfietsers (met gele kentekenplaatjes) net zo behandelt als auto's. Die mogen dus niet op het fietspad.

De rijrichting in de **Anthoniesbreestraat** is snel 'omgedraaid'. In plaats van een fietspad aan de oostzijde is er nu dus een fietsstrook aan de westzijde. Binnenkort volgt er inspraak over hoe het uiteindelijk moet gaan worden. Mede daarom zijn we benieuwd wat u er nu van vindt. Moet er weer een fietspad terugkomen, of is het misschien juist wel fijn om meer ruimte te hebben? We zullen dit meenemen in onze inbreng, al is het wel zo dat de situatie zal veranderen als de ODE-brug in gebruik genomen is.

We wisten niet dat het een probleem was, maar de bouwvergunning voor de **fietsflat bij CS** was een tijdelijke, en die kon – juridisch – niet verlengd worden in het bestemmingsplan. Gelukkig heeft B&W niet besloten om de fietsflat te slopen, maar om het bestemmingsplan te wijzigen. Het gebouw is daarmee nog steeds tijdelijk, maar het staat er nog wel even. Wij kunnen ons eigenlijk niet voorstellen dat dit landmark van Amsterdam überhaupt gaat verdwijnen, maar dat gebeurt nu in ieder geval niet voordat er veel nieuwe plekken zijn bij het station.

NIEUW-WEST

De **Burgemeester Vening Meinezlaan** is heringericht. Het eerste

deel krijgt vrijliggende fietspaden, het deel voorbij de burg. de Fockstraat is ingericht als 30-km straat. Dat doet veel meer recht aan de functie. Belangrijk voor fietsers, maar doorgaand autoverkeer en de bus horen voor dat tweede deel thuis op de De Vlughtlaan. Wat de Fietzersbond betreft had ook het eerste deel vrij van doorgaand autoverkeer, en bus gemogen, maar het bleek niet haalbaar om daadwerkelijk doorgaand autoverkeer te weren. We zijn benieuwd of de nu gerealiseerde inrichting ervoor zal zorgen dat het vele sluipverkeer over deze weg zal uitwijken naar de de Vlughtlaan (of de Haarlemmerweg).

NOORD

Half september is het eerste van drie nieuwe viaducten over de **Nieuwe Leeuwarderweg** geopend. Daarmee is de hoofdfietsroute over de Buiksloerdijk en de (oude) Leeuwarderweg eindelijk weer hersteld.



Fietsviaduct over de Leeuwarderweg

Drie jaar geleden moest het tunneltje in deze route dicht omdat de Nieuwe Leeuwarderweg verlaagd werd. Zuidelijk van dit viaduct komen nog twee nieuwe fiets- en voetviaducten die beide helften van het Noorderpark verbinden. Deze zullen half november klaar zijn.

Vanwege het verleggen van de **IJdoornlaan** is het tunneltje onder deze laan bij het stadsdeelnkantoor per augustus gesloten. Het zal lang duren voor het weer open gaat. Fietsers en voetgangers worden omgeleid via het parkeerterrein.

lees verder op pag. 22

OOST

In een eerdere OEK figureerde hij als slecht voorbeeld van een drempel: voor de **IJSbreker op de Weesperzijde**.



Weesperzijde – drempel IJSbreker

Twee betonelementen met een stukje klinkers ertussen, op een verder prettig geasfalteerde fietsroute. Het is niet mijn dagelijkse route, maar onlangs fietste ik er weer, en remde onbewust af (ik schat van 20 naar 15 km/uur), zoals ik mezelf daar blijkbaar had aangewend. Verbaasd keek ik om. Ik was over een nieuwe drempel heengezoeft. Doorlopend meege-nomen in het asfalt, en in één keer de meest – in plaats van de minst – fiets-vriendelijke drempel van de stad! (GdW)

Rondom het nieuwe Science Parkstation (Kruislaan) wordt gewerkt. Aan de kant van het Science Park is de kruising met de **Carolina McGillavrylaan** ver-



Sciencepark – verkleinde kruising

kleind. Een verbetering, al maken we ons nog zorgen om de uiteindelijke situatie. Aan de kant van de sportvelden loopt het tweerichting-fietspad nu door tot het Middenmeerpad. Voor de doorgaan-de fietser een plek die een stuk prettiger is om over te steken dan vlak na het viaduct.

‘Onze man’ in de werkgroep verkeers-lichten, Dick de Jongh, moest vaak lang – te lang – wachten bij de **kruising Kruislaan-Middenweg**.



Kruising Kruislaan-Middenweg

Hij wist twee verbeteringen voor fietsers te bewerkstelligen (natuurlijk met dank aan IVV en DRO). Ten eerste mag het OV nog maar maximaal 2 keer achter elkaar voorrang krijgen in de regeling, daarna moeten alle anderen eerst aan de beurt komen (dit was drie keer, en dat kwam geregeld voor). Ten tweede zijn de auto's die vanaf de Kruislaan komend linksaf slaan richting A10, apart geregeld van de auto's die rechtdoor gaan. Daardoor kunnen fietsers eerder weer gaan rijden als er geen rechtdoor gaande auto's zijn.

Het kruispunt van de provinciale weg naar Muiden en de toegang naar het **Maxiskruispunt** is aangepakt. De doorgaande fietser langs de provinciale weg is uit de voorrang gehaald omdat er vaak gevaarlijke situaties waren met af-slaand (bus)verkeer. Hoewel we liever in de voorrang zitten is dit voor een locatie buiten de bebouwde kom conform de landelijke richtlijnen.

Langs de weg naar de Maxis is het rare, onmogelijk smalle fietspaadje vervan-gen door een breder en duidelijker fietspad in twee richtingen. Dat is een welkome verbetering. Helaas was de aansluiting naar de Maxis zelf niet goed voor fietsers: een toegangshekje zat dicht en je kon niet goed bij het fietspad komen.

Onze klachten hierover werden – mede door de inbreng van een Fietsersbond-er uit Muiden – serieus genomen door Maxis. Zij hebben inmiddels fietsstroken en kunststof drempels aangebracht en beloofd dat het toegangshekje voortaan niet meer op slot zal zijn. Prima actie van de Maxis, en – niet te vergeten natuurlijk

– van de samenwerkende Fietsersbond!



...een toegangshekje zat dicht

WEST

Ook een tijdelijk knelpunt dat zo lang duurt dat niemand meer weet dat het tijdelijk was, verdient hier vermelding als hij is opgelost. De fietsroute langs de **Erasmusgracht** loopt weer door. Een prachtig nieuw asfalt-fietspad door het groen en langs het water. We hebben het gemist...



Erasmusgracht – fietspad

Langs de **Hoofdweg** tussen de Jan van Galenstraat en Erasmusgracht lig-gen nu vrijliggende fietspaden. Lang gewacht, maar gelukkig steeds meer de standaarduitrusting van 50-km wegen in Amsterdam, en we zijn er elke keer weer heel blij mee. Nu nog het laatste ontbre-kende stuk Hoofdweg tussen de Jan van Galenstraat en het Mercatorplein...



Hoofdweg – fietspad

Vuvuzela

Het eerst wat ik dacht was: "Dit gaat niet goed." Het was zonneklaar dat er nu een eind kwam aan 10 jaar rondfietsen zonder ook maar één naar ongeluk.

Het was een middag in juli, de dag van de WK-finale. Ik was op weg naar m'n vrouw en zoon om in het café van een vriend naar de wedstrijd te kijken. Terwijl ik de deur uitrende, greep ik de kleine oranje vuvuzela van m'n zoon. Ik weet het, vuvuzela's werden algemeen gehaat als de pest. Maar als Oranje zou winnen, wie zou het dan een kleine jongen kwalijk kunnen nemen als hij wat feestelijke herrie wilde maken? En dus stopte ik de toeter in een plastic zak en sprong op het lichte single-speed fietsje dat m'n vrouw me voor Kerstmis had gegeven (met de waarschuwing "Wees voorzichtig, deze fiets rijdt snel!").

Nu kennen fietsongevallen veel normale oorzaken. Je kunt tegen een auto, voetganger of medefietsers aanrijden. Je kunt aangereden worden door een rechts afslaande bus of vrachtwagen. In aanraking komen met een uitstekende putdeksel, drempel of een ander object of obstakel op het wegdek. Een mechanisch defect. Of – een oorzaak waar ik in Amerika zeer vertrouwd mee was – je wordt 'geportierd' (tegen een autoportier aanrijden dat onnadenkend wordt geopend langs een fietsstrook). Elk van deze oorzaken zou pijnlijker en ellendiger hebben kunnen uitpakken dan die welke me wachtte. Maar ze zouden allemaal minder beschamend geweest zijn.

Ik suisde voort met de vuvuzela in de plastic tas aan het linkerhandvat. Tot ineens de knie van mijn op en neer bewegend linkerbeen tegen het mondstuk van de vuvuzela stootte, waardoor het uiteinde ervan met een schok over het handvat schoof en de toeter zich klem zette tussen mijn been en het stuur. Omdat mijn lichaam niet rekende op het bijgevolg plotselinge blokkeren van de beweging van been en lichaam, werd ik plotseling opgetild en – als door een katapult afschoten – over het stuur geworpen. Zwevend door de lucht besefte ik hoe bleek mijn

nabije toekomst eruit zag.

Na te zijn neergesmaakt tegen het rode asfalt van het fietspad, rolden mijn fiets en ik nog even over elkaar als de twee geliefden op het strand van *From Here to Eternity* – zij het zonder het kennelijke plezier van die twee. Tot stilstand gekomen lag ik op m'n rug en keek omhoog naar de hemel. Een vrouw in de buurt – kennelijk overstuurd door wat ze gezien had – gilte. Een man haastte zich naar me toe en vroeg of ik oké was. "Ja", mompelde ik. Ik wist dat m'n hoofd goed zat, maar de rest van m'n lichaam had het er minder goed afgebracht.

Daar zo liggend begon ik onmiddellijk de vuvuzela te vervloeken. Wat een idioot was ik geweest om me door die stomme toeter van m'n fiets te laten werpen! De man die me tekeer hoorde gaan tegen de vuvuzela, zal wel gedacht hebben dat ik met drank al een voorschot had genomen op de overwinning. Het zij zo, dacht ik. Altijd nog beter dan dat hij zou denken dat ik ten val was gekomen door zo'n achterlijk stuk plastic.

Na enige minuten kroop ik tenslotte overeind. Polsen, ellebogen, knieën, tenen en heup, allemaal waren ze met bloed besmeurd. Maar in plaats dat ik de vuvuzela voor vuil achterliet, pakte ik hem op, klom moeizaam op de fiets en vervolgde voorzichtig mijn weg.

In het café keek ik – gekweld door ongemak – naar de wedstrijd. Tot op zekere hoogte was ik gezegend, want de aandacht die elke afzonderlijke verwonding opeiste, ging verloren in het jengelende koor dat alle andere wonden tesamen vormden. Daardoor leed ik geen felle specifieke, maar meer een algemene zeurende pijn. En als Oranje nu maar gewonnen had! Ik verbeeld me dat het de pijn verlicht zou hebben. Maar ze wonnen natuurlijk niet. De volgende dagen kwamen steeds meer schrammen en kneuzingen aan het licht op lichaamsdelen waarvan ik niet had kunnen vermoeden dat ze schade hadden opgelopen. Toen mijn vrouw uiteindelijk de vuvuzela het raam uitgooide, klaagde ik niet.

Pete Jordan

KRAP & GEVAARLIJK



Amstelveenseweg



Sarphatistraat

**NIET
ZÓ**

**MAAR
ZÓ**



Geldersekaade

VEILIG & COMFORTABEL

Mede dankzij de Fietzersbond