



**Waar zijn we vóór
en
waar zijn we tégen?**

**Wat wil Amsterdam
met de fiets?**

**Knelpunten:
opgeloste en 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. De in de OEK weergegeven opvattingen hoeven niet overeen te komen met die van het bestuur of de redactie. Het overnemen van artikelen is mogelijk na schriftelijke toestemming van de redactie.

De volgende OEK verschijnt 29 mei 2013

Bijdragen (lieftst digitaal) zijn welkom tot

15 april 2013 o.v.v. "kopij OEK".

E: oe kredactie@fietsersbondamsterdam.nl

Adresgegevens afdeling

WG-plein 84, 1054 RC Amsterdam

T: 020-6854794

E: amsterdam@fietsersbond.nl

I: www.fietsersbondamsterdam.nl

Twitter: @adamfietst

Postbank: 3621877 tnv Fietsersbond Amsterdam

Bezorging: oe k@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, Floor Fagel, Pete Jordan, Marcel van Kempfen, Johan Kerstens, Marjolein de Lange, Michel Post, Anne-Mariken Raukema, Fred Redemeyer, Cor Roof,

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

GEZOCHT: penningmeester

In verband met de aanstaande verhuizing van de penningmeester, die Amsterdam gaat verlaten, zoekt de Fietsersbond Amsterdam een penningmeester.

Taken:

- uitvoeren van de financiële administratie.
- voorbereiden van de financiële verantwoording, de jaarrekening en de begroting. Ervaring met Excel en het voeren van een boekhouding (of vergelijkbaar) is zeer wenselijk.

Dakloze bakfiets zoekt droog plekje

Bij ons kantoortje staat al jaren lang een bakfiets van Ed Koomen. Hij staat te

verpieteren, want lang buiten staan doet zelfs deze geharde jongen geen goed. En dat is jammer, want hij is onderdeel van een bakfietscollectie met een reputatie (zie o.a. bit.ly/Xhzlh5). En dus zoeken we onderdak: in de buurt, makkelijk bereikbaar en het mag niets kosten. Maar daar staat wel tegenover dat de onderdakverlener de bakfiets zelf mag gebruiken.



In dit nummer:

- 3 **Wat wil de stad met de fiets?**
- 5 Scooteroverlast
- 6 Exit Antje Offerhaus
- 7 Interview Marcel Levi
- 8 Zuidas perikelen
- 9 Vrachtfietsen
- 10 'Een fietsmuseum voor Amsterdam'
- 11 Lezers schrijven
- 12 Parkeren waar het maar kan
- 14 Pedeleks | Stationsomgevingen
- 15 Wijken voor de Fiets
- 16 Fiets mee in metro en tram
- 17 Stallen op afstand | Amstelveen
- 18 Beeldbank Fiets
- 19 boekbespreking | de Nemoroute
- 20 Nieuws uit Zuidoost
- 21 Gesprek met Govert
- 22 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	14020
- 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



Wat wil Amsterdam met de fiets?

Dit najaar kwam de gemeente met belangrijke beleidsnota's voor het fietsen (en ander verkeer). Niet voor niets, want het fietsen zit in de lift. Dat is – zoals de lezers ongetwijfeld weten – goed nieuws. En niet alleen voor de gezondheid van de Amsterdammer en voor de kwaliteit van de lucht, maar ook voor de portemonnee van de stad. Volgens eigen berekeningen van de gemeente levert iedere fietser op minstens de volgende punten een besparing op: OV-subsidie, dure luchtkwaliteitsmaatregelen, investeringen in wegen en rails, en kosten van zieke en te dikke stadsgenoten. Zo fietsen we jaarlijks vele miljoenen bij elkaar, veel meer dan er in fietspaden en fietsenrekken wordt gestoken.



Het aantal fietsers is binnen de ring zelfs zo gegroeid, dat zich in de ochtendspits problemen voordoen op kruisingen en smalle fietspaden, bijvoorbeeld rondom het Centraal Station. De opstelvakken bij de verkeerslichten zijn te krap en een plek om je fiets te stallen is moeilijk te vinden. 'Hadden wij die problemen maar' horen we overigens vaak van buitenlandse delegaties, die dolgraag zouden willen dat er in hun stad zoveel gefietst zou worden. Een probleem dus om gepast trots op te zijn, maar dat toch wel opgelost moet worden. Daarover ging het Meerjarenplan Fiets.

In die nota neemt de gemeente de fiets zeer serieus: zonder fiets zou de stad niet goed kunnen functioneren. En ze wil ook extra in de fiets investeren met – zoals ook wordt toegegeven – een inhaalslag. Daarbij gaat het om het aanpakken van fietsroutes die onveilig of 'niet duurzaam

veilig' zijn, o.a. door ze te verbreden of van rood asfalt te voorzien. Er komen meer wachttijdvoorspellers bij verkeerslichten en een paar ontbrekende stukken in het fietsnetwerk worden afgemaakt, te beginnen met de passage naar de pont onder het Centraal Station door en de fietsroute langs de van Hasseltlaan in Noord. Verder is er veel aandacht voor het fietsparkeren. Niet alleen meer rekken op drukke plekken, zoals bij de stations en in het centrum, maar ook maatregelen tegen weesfietsen, foutgeparkeerde fietsen en langparkeerders (waar dat niet kan).

Veel mooie woorden dus en ook wel maatregelen die dringend nodig zijn. Maar genoeg? Volgens de Fietzersbond niet. Niet alleen schieten een aantal van de voorgestelde maatregelen tekort (rood asfalt waar fietspaden noodzakelijk zijn, bijvoorbeeld), ook wordt er on-

voldoende rekening mee gehouden dat steeds meer mensen zullen gaan fietsen. De Fietzersbond heeft de gemeenteraad daarom een aantal extra maatregelen voorgesteld. Ook is er bij de gemeente op aangedrongen bestaande positieve ontwikkelingen te versterken. Verder willen we dat de stad het fietsen gaat stimuleren bij bewoners die het fietsen nog niet ontdekt hebben of er hun neus ervoor ophalen. Ook in de stadsdelen buiten de A10 kan en moet het fietsen bevorderd worden. Dus niet alleen achter de ontwikkelingen aanfietsen, maar er ook daadkrachtig voor zorgen dat Amsterdam de Fietshoofdstad van de wereld blijft.

Intussen heeft de gemeenteraad een motie aangenomen die wil dat Amsterdam in 2014 meedoet aan de Nederlandse verkiezing van Fietstad van het Jaar (vorig jaar gewonnen door Den Bosch).

(GF)

PLUSnet

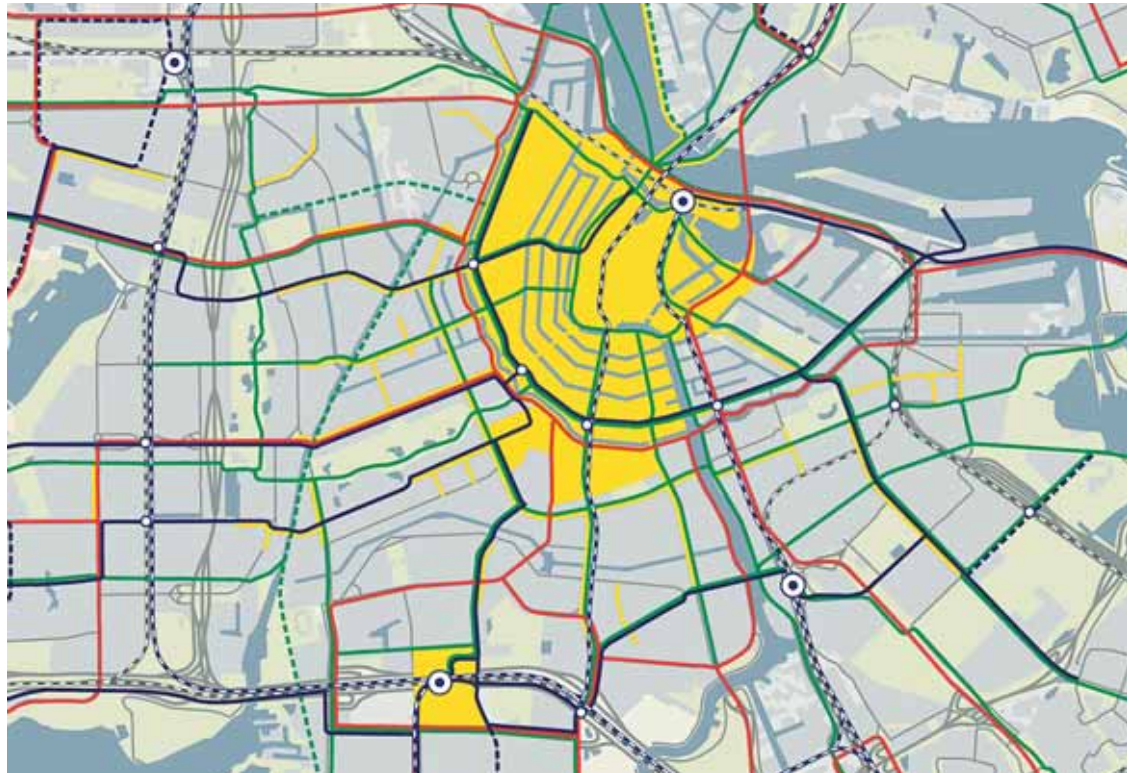
Een andere gemeentelijk beleidsstuk dat eind 2012 verscheen heet *MobiliteitsAanpak Amsterdam* (MAA). Dit gaat niet alleen over fietsen, maar over alle manieren waarop we ons in de stad verplaatsen. Centraal staat de vraag hoe we ermee kunnen ophouden alle verplaatsingswijzen samen te proppen in onze straten: tram en bus, rijdende en

parkerende auto's, fietsers en voetgangers. Meestal met een slecht resultaat. Bekend voorbeeld is de Van Woustraat, waar nu fietsers, voetgangers, auto's en trams zich in een te krappe ruimte in beide richtingen doorheen moeten worstelen. Wethouder Wiebes vraagt om keuzes: als de ene smalle straat ruimte heeft voor auto's, dan krijgen ze in de parallelle straat veel minder ruimte.

Die keuzes zouden gemaakt moeten worden op basis van de bestaande hoofdnetten. Die zijn er nu voor de auto, het OV en de fiets, elk met richtlijnen waaraan ze moeten voldoen. De praktijk laat echter zien dat die basis niet voldoende is om te kiezen, zodat er in de praktijk zelden gekozen wordt. Een keuze voor de fiets gaat vrijwel nergens gepaard met kiezen tegen autoparkeerplekken, en dus wordt doorgaans het

noodzakelijke fietspad te smal of wordt het een doekje voor het bloeden in de vorm van een magere fietsstrook. Dat zijn voor de fietser armzalige compromissen.

Logisch dat men op een middel zint om die noodzakelijke maar o zo gevoelige 'keuzes tegen' toch te kunnen maken. Het MAA stelt het Plusnet voor als zo'n middel. Plusnet zijn dan die onderdelen van het hoofdnet waar ook tegen zaken gekozen wordt. Dat klinkt goed, maar de Fietzersbond vreest dat de fietser hier niet veel mee opschiet.



Plusnetten volgens het MAA: auto = rood, OV = blauw, fiets = groen

Terwijl het op alle routes (dus alle onderdelen van het hoofdnet fiets) drukker wordt met fietsers, wordt er maar op een beperkt aantal straten (het Plusnet Fiets) voor de fiets gekozen. Het overgrote deel van het fietsnetwerk blijft dus een armzalig compromis, hoe hoog de nood daar ook is. Of erger, omdat er sprake is van een Plusnet OV of auto, wordt er tegen de fiets gekozen. Daarom dringt de Fietzersbond er op aan uit te blijven gaan van het huidige fijnmazige hoofdnet fiets en dat aan te passen aan het overall toenemend aantal fietsers, te beginnen waar de nood het hoogst is. Dat betekent dat er op de superdrukke knooppunten meer wegcapaciteit voor de fietser moet komen. En ook dat men op belangrijke routes over langere afstanden maatregelen treft om vertragende factoren – zoals verkeerslichten, voorrang verlenen, zig-zag-stukjes en versmallingen – zoveel mogelijk te elimineren.

Onze reacties op die beleidsstukken (en linken naar die beleidsstukken zelf) zijn te vinden op onze website (onder 'Verzonden'.) (GF)

PLUSnet maakt van hoofdnet MINnet

De gemeente heeft bij wijze van vingeroefening nagedacht over de mogelijkheid om van de route van tramlijn 2 een Plusnet OV te maken. Achterliggend idee is dat het openbaar vervoer op die route voor snel vervoer kan zorgen. Nu is lijn 2 om te beginnen tamelijk kansloos als snelle verbinding. Zo is er op grote stukken geen vrije trambaan mogelijk. Men moet de versnelling daar dus in andere zaken zoeken: haltes opheffen en de tramhekjes op bijv. de kruisingen van de Willemsparkweg (zie foto onder) verwijderen. En voor de tram een vrije trambaan in de Heemstedestraat aanleggen, waardoor er geen plek meer is voor een fietspad. Dit zijn allemaal keuzes tegen de fiets, maar wel op het hoofdnet fiets, soms zelfs op de kruising van twee hoofdnet fiets routes zoals hieronder. Als het middel van de plusnetten zo uitpakt, dan schiet de fietser er niet alleen niet mee op, maar gaat hij er zelfs op achteruit en wordt het hoofdnet voor de fiets een MINnet.



Voor het plusnet OV zouden deze haltes en de klaphekjes moeten verdwijnen

Scootervrij fietspad

Op 17 januari vond een bijzonder evenement plaats. In de Jan Pieter Heijestraat werd het eerste snorfietstvrije fietspad geopend. Nou ja eerste, afgezien dan van wat snorfietstvrije fietspaden door parken. Dit is in ieder geval de eerste straat met fietspad waar snorfietzers op de rijbaan moeten rijden. Verkeersborden geven dit duidelijk aan. De gemeente zegt dat nog veel meer fietspaden langs 30km straten scootervrij worden. Dit resultaat is ongetwijfeld te danken aan de acties van de Fietzersbond en andere organisaties tegen scooteroverlast op het fietspad. Eerder al was de gemeentelijke campagne 'Slowriders' begonnen, waar men met voorlichting, Facebook, Twitter en meer snelheidscontroles probeerde snorscooteraars er toe te bewegen om zich aan de maximum snelheid van 25 km/u te houden. Verder verkleinde het rijk de meetfoutmarge voor een boete (van 39 naar 34 km/u...).

In het najaar van 2010 onderzocht de Fietzersbond voor het eerst hoe snel die snorfietzers op het fietspad nu eigenlijk gingen. De resultaten verbaasden ons niet, maar maakten wel indruk op de leden van de gemeenteraad: 94% reed te hard, het gemiddeld was 37 km/h. Twee jaar later vonden we het tijd om te meten of de campagne en de publiciteit geholpen hadden. Dat was teleurstellend: volgens onze meting afgelopen najaar reed nu 97% te hard, de gemiddelde snelheid was 36,5 km/h.

De gemeenteraad was het met ons eens dat er meer moet gebeuren. Er werd een motie aangenomen om op de belangrijkste fietsroutes de snorscooters



Evenement in de Jan Pieter Heijestraat

van het fietspad te halen. Wethouder Wiebes werd andermaal naar Den Haag gestuurd om te proberen Melanie Schulz iets te laten doen tegen het opvoeren.

Intussen hebben we kunnen vaststellen dat ondanks de borden de meeste snorscooters in de J.P. Heijestraat nog steeds het fietspad nemen.

Amsterdam zet Rijk onder druk

Op 30 januari vergaderde een commissie van de Tweede Kamer over de scooteroverlast. De gemeente Amsterdam liet in een mooi pamflet weten dat nu eindelijk ook het Rijk in actie moet komen tegen scooteroverlast. Bovendien presenteerde de gemeente een eigen onderzoek naar de snelheid van snorscooters met de niet zo verrassende conclusie dat ze massaal te hard rijden.

"Fietzers ondervinden veel overlast en lopen, net als snorfietzers zelf, steeds meer gevaar. Het aantal snorfietzers stijgt spectaculair, Amsterdam vreest Italiaanse toestanden." zo stelt de gemeente. "De categorie 'snorfietzers' heeft geen meerwaarde voor de bereikbaarheid van Amsterdam."

Amsterdam onderzoekt of de snorfiet in 30 km-zones naar de rijbaan kan worden verwezen, maar wil niet van de hele stad een 30 km-zone maken. Daarom vraagt Amsterdam om lokaal een helmplicht in te voeren. "Dat is goed voor de veiligheid van de snorfietzers, die zich toch al als bromfietzers gedragen. En dan kunnen we de snorfietzers veilig naar de rijbaan verplaatsen."

De Minister zag hier allemaal niets in. Ze wil geen helmplicht omdat Amsterdam dat wil.

Misschien is het dan ook tijd om de republiek Amsterdam uit te roepen; dan kunnen we het zelf regelen...

(GF)



intussen om de hoek op de Overtoom...

Terug naar af

In 1999 werd 'brommer naar de rijbaan' ingevoerd, een maatregel die vooral de brommerrijders (geel kenteken) tegen zichzelf moest beschermen. En ook al werd hij uit koudwatervrees niet overal en altijd consequent toegepast (er werden vaker dan nodig bromfietspaden aangelegd), is er geen twijfel aan dat de verkeersveiligheid van brommers (én fietzers) daar aanzienlijk door is toegenomen. Des te zorgwekkender is dan ook de – in de branche bejubelde – spectaculaire verschuiving van bromfiets naar (opgevoerde) snorfiet (blauw plaatje) in de verkoop. Het betekent namelijk niet alleen dat de verkeersveiligheidswinst sinds 1999 teniet gedaan wordt, maar ook dat we moeten vrezen voor een ernstiger situatie dan in de jaren 90. Niet alleen omdat de fietspaden drukker en krappere geworden zijn en de snelheidsduivels geen helm dragen, maar ook omdat het autoverkeer minder dan toen is ingesteld op de snelle snorfiet. Het is dan ook moeilijk te begrijpen dat de politiek aarzelt met de maatregel 'snorfiet naar de rijbaan' en dus verzuimt erger te voorkomen.

Exit Antje Offerhaus

Wie volgt haar op?

Ruim zes jaar heeft Antje Offerhaus de bezorging van de OEK in Amsterdam en omstreken gecoördineerd. De laatste drie jaar is ze daarin bijgestaan door Pieter Schuil, die reageerde op een afscheid-interview in de OEK met Rob van Hest. Antje moet dus worden opgevolgd, maar wat behelst die gezamenlijke coördinatie eigenlijk en wat wordt er van een waardige opvolger van Antje verwacht?

We spreken elkaar bij haar thuis. Antje: 'Twee weken voor de OEK klaar is, stuur ik een e-mail aan alle afhalers, dat zijn er ongeveer honderd.' Afhalers zijn de mensen die elke vier maanden een stapel OEKs ophalen op het WG-terrein. Die doen ze bij leden van de Fietsersbond in de bus of ze spelen ze – al dan niet binnen hun eigen woongebied – aan andere bezorgers door. 'Jullie zijn daarvan een mooi voorbeeld', zegt Pieter tegen mij. Hij doelt op Wendy die voor het hele postcodegebied 1078 een flinke tas OEKs ophaalt en een deel daarvan doorspeelt aan Elly en mij. Daardoor hebben we alle drie ongeveer 25 adressen langs te gaan.

Wat doet een coördinator?

De acht afhalers die geen e-mailadres hebben, worden door Fred Redemeijer van het bureau op het WG-plein gebeld als hun stapel OEKs klaar ligt. Met hetzelfde ritme als het verschijnen van de OEK (februari, juni en oktober) vindt op maandagavond een telavond plaats. Een harde, oude kern van zes mensen telt het aantal OEKs af dat voorkomt op het stickervel van iedere bezorger. Zo wordt voorkomen dat de ene bezorger er met veel te veel blijft zitten, terwijl een andere tekort komt. 'Dat tellen kost ons een uurtje', zegt Antje, 'daarna maken we het gezellig met een glas wijn en wat noot-

jes.' Zij is er altijd bij aanwezig en vormt de bindende factor. 'Gelukkig wordt dit gebaar door vrijwel iedereen gewaardeerd; het is en blijft vrijwilligerswerk.'

Als een bezorger en/of ophaler verhinderd is, is het aan Antje op zoek te gaan naar een vervanger. Soms is er al een reserve bekend, soms moet daar naar gezocht worden. En dat is, aldus Antje, 'een kwestie van moed, beleid en trouw. En gevoel!' Ze maakte meer dan eens mee dat een al wat oudere bezorger niet van ophouden wist, terwijl zijn of haar directe omgeving vond dat het na al die jaren OEK rondbrengen welletjes was, zoals in de vorige OEK te lezen viel.

Altijd vraagt Antje de ophalers of zij even willen laten weten of ze hun stapel kunnen komen halen. Als iemand niet reageert, moet ze daar achteraan. En wie een adres toebedeeld krijgt dat eigenlijk niet in zijn of haar wijk ligt, meldt dat aan Antje. Die geeft het op haar beurt weer aan Pieter door, die de Amsterdamse mutaties bijhoudt en uitzoekt bij wie het – veelal nieuwe – adres dan wel hoort. Pieter is degene die de etiketten maakt. En dat is, helaas, geen kwestie van een druk op knop. Hij heeft toegang tot het adresbestand van het hoofdkantoor in Utrecht en haalt daar de bezorgadres-

sen uit. Dat doet hij zo laat mogelijk, dus zo kort mogelijk voor de daadwerkelijke distributie van de OEK. Daarbij gaat het niet alleen om adressen in Amsterdam, maar ook die uit Diemen,



Duivendrecht, Badhoevedorp, Amstelveen, Uithoorn, Ouderkerk en Nes aan de Amstel. Laatstgenoemd dorp heeft iets bijzonders: de bezorger daar doet alleen OEKs in de bus van leden die langs de Amstel wonen, en die adressen lopen dwars door verschillende postcodegebieden heen. In totaal wordt de OEK op zo'n 4.300 adressen door actieve leden afgeleverd. Daarnaast gaan er nog eens een honderdtal op de bus, veelal naar gemeentelijke diensten als DIVV, verkeerscommissies en de politiek. Maar ook naar plaatsen waar de vrijwilligers niet kunnen of durven komen, zoals een afgesloten flatgebouw aan de Burge-meester Hogguerstraat of de oude Gliphoeve in Zuidoost.

Bezorggebieden

Ieder bezorggebied heeft z'n eigenaardigheden. Zo is de bezorging in Diemen een punt van aandacht, omdat één van degenen die dat nu al twintig jaar doet, gaat stoppen. Antje zal, voor ze ermee stopt, daar zeker nog vooronderzoek doen en hopelijk tijdig het dreigende gat vullen. In Noord zijn maar twee bezorgers, die beiden elke vier maanden een groot gebied moeten doorfietsen. Het aantal OEKs van de bezorger in West is op twee handen te tellen, maar dat is een uitzondering; ook die moet door de bank genomen tussen elk adres flink wat afpeddelen. IJburg groeit nog steeds en daarmee ook het aantal leden van de Fietsersbond. Er wonen in Nieuw-Sloten weinig OEK-lezers, het centrum telt de meeste.

Aankomst en afscheid

Antje Offerhaus licht toe hoe ze via toenmalig beleidsmedewerkster Natasja

Stadsdeel	leden	bevolking	%	huishoudens	%
Centrum	1089	84541	1,29	53746	2,03
Zuid	868	137604	0,63	80940	1,07
West	568	135083	0,42	78728	0,72
Oost	528	122275	0,43	64081	0,82
Zuidoost	328	82866	0,40	41604	0,79
Nieuw-West	302	139886	0,22	65617	0,46
Amstelveen	285	85000	0,34	*45000	0,63
Noord	214	87342	0,25	42298	0,51

Uit de tabel hierboven blijkt o.a. dat in stadsdeel Centrum 5x meer Fietsersbondleden wonen dan in Noord. (* = geschat)

van Bennekom bij de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond kwam. 'Zij en ik zaten vanuit verschillende clubs in het Maatschappelijk Overleg op IJburg. Toen ik haar zei dat ik een beetje aan het rondkijken was naar interessant vrijwilligerswerk vroeg zij "Waarom kom je niet bij ons?" En zo coördineerde ik al snel de bezorging van de OEK.' Antje noch Pieter zijn lid van de Fietsersbond. Antjes echtgenoot Joris is dat wel. 'En ik ben weer lid van Rover', zegt Antje, om het huiselijk evenwicht tussen fiets en openbaar vervoer te onderstrepen.

De voornaamste reden om haar hier in de wilgen te hangen zijn de grote intervallen tussen de coördinatiewerkzaamheden. Drie keer per jaar een piek en dan weer lange tijd niets, is eigenlijk niet helemaal op haar lijf geschreven. Ze zocht naar iets met meer regelmaat en ritme en vond dat op de ledenadministratie van Amnesty International, ook vrijwillig, voor twee dagen per week. Op de fiets

daarheen verheugt ze zich nu al op de heropening van de onderdoorgang van het Rijksmuseum.

Het grote voordeel van het – samen met Pieter – coördineren is volgens Antje de grote mate van vrijheid en de leuke sociale contacten die je er aan overhoudt. De stapelavonden eens per vier maanden op het WG-plein zijn efficiënt en gezellig. Het is vrijwilligerswerk, dus onbezoldigd, maar je krijgt wel als een van de eersten de nieuwe update van de fietskaart van Amsterdam en eens per jaar gaat een grote groep actieve vrijwilligers uit eten, natuurlijk voorafgegaan door en afgesloten met een fietstocht.

Profiel

Als het verlanglijstje voor Antjes opvolger (m/v) ter sprake komt, mengt Pieter zich weer in het gesprek. Wie het wordt moet immers met hem samenwerken. 'Je moet het vooral leuk vinden', meent hij. En, als hij eerlijk is, moet je eigenlijk

wat handiger met Excel zijn en nog wat meer ervaring daarmee hebben dan Pieter zelf. Dan zou het systeem, dat de laatste jaren al verbeterd is, nog meer geoptimaliseerd kunnen worden. Daar komen nog twee langgekoesterde wensen bij. De eerste is dat het gehele proces wordt beschreven zodat anderen bij plotse uitval dit karwei kunnen overnemen. Daarnaast zou het wel erg handig zijn als de bezorggebieden in kaart gebracht worden, als met kleuren duidelijk is welk gebied onder welke ophaler/bezorger valt. Dat is flink wat werk, maar ook leuk voor wie zijn of haar schouders daar onder wil zetten. En, je hoeft niet per se lid van de Fietsersbond te zijn. Dus als je geïnteresseerd bent of je weet iemand anders die mogelijk belangstelling heeft, reageer dan. Neem contact op via amsterdam@fietsersbond.nl of 020-6854794.

tekst en foto AMR

Marcel Levi: 'Van fietsen maak ik geen religie'

Prof. dr. Marcel Levi is internist, decaan en voorzitter van de Raad van Bestuur van het AMC, de baas dus. Vijf dagen per week fietst hij 's morgens heel vroeg van huis naar werk en tegen de avond weer terug. Waarom? vroeg OEK zich af en ging met hem in gesprek.

'Ik fiets nu een jaar of zeven dagelijks vanuit het centrum naar m'n werk, dat is ruim twaalf kilometer heen en terug. Heen is het vooral sportfietsen, omdat er zo vroeg nauwelijks andere weggebruikers zijn. Terug is het anders, er is veel meer kantoorfiets- en autoverkeer. Dan rijd ik langzamer, gewoon lekker naar huis. Regelmatig kom ik dan op goede ideeën die je in de hectiek van alledag hier niet altijd krijgt. Fietsen biedt ook ruimte voor reflectie.'

Weer of geen weer, warme zomer en winters met sneeuw, bijna elke dag fietst Levi op z'n oude racefiets naar en van z'n werk, vooral omdat het lekker is. 'Het is gewoon heerlijk en goed om de warmte en kou aan je handen en gezicht te voelen.' Ook met sneeuw, al rijdt hij dan iets minder snel. 'Als je de auto neemt omdat het regent of waait, zit je al snel heel weinig meer op de fiets, dan is er altijd wel

een reden te bedenken om niet te gaan fietsen. Dus ik heb besloten gewoon altijd te gaan fietsen.' Eens per week moet hij evenwel met de auto naar het AMC. Omdat hij 's morgens bij aankomst in het ziekenhuis doucht heeft hij er een garderobe hangen. En die moet regelmatig naar huis om te worden gewassen en vervuild voor schone kleren.

Fietshelm

Bij de fietsoutfit hoort voor Levi ook de helm. Alle jaren dat hij een racefiets heeft, zet hij deze op en vindt dat ook vanzelfsprekend. 'Als ik een arm of been breek, is dat goed te genezen, maar als ik bij een val een hersenbeschadiging zou oplopen omdat ik geen helm draag, zou ik dat mezelf nooit kunnen vergeven.' Hij ziet dan ook nau-



Lid van de Fietsersbond is Marcel Levi niet. Gewoon nooit in hem opgekomen. Maar wat niet is, kan nog komen...

welijks meer racefietsers zonder helm. Volwassenen op een gewone fiets met een valhelm vindt hij echter een overdreven en beetje idioot gezicht. 'Alleen als je met kinderen fietst en het voorbeeld wilt geven, dan begrijp ik het. Dat

je kinderen een helpje opzet, snap ik ook. Die vallen nou eenmaal vaker dan volwassenen.'

Nee, actief draagt Levi niet uit dat hij bijna elke dag naar het AMC fietst, maar hij vertelt wel graag aan anderen hoe goed het hem doet. Soms hoort hij van collega's dat ze het ook zijn gaan doen, van anderen dat ze het hebben geprobeerd, maar het niet redden. 'Geen punt. Ik wil natuurlijk dat ze hun werk in het AMC goed doen. Maar hoe iedereen naar het AMC komt is zijn of haar eigen verantwoordelijkheid. Ik ben geen fietsprofeet, maar waar mogelijk faciliteer ik het fietsen van en naar het AMC wel. Als er behoefte is aan meer fietsparkeerplaatsen voor medewerkers, doe ik daar graag wat aan.'

Fietsvoorzieningen

Het AMC kent twee grote fietsparkeerplaatsen voor medewerkers, voor en achter het complex, afgesloten plaatsen die alleen met een personeelspas beschikbaar zijn. Er is een openbare parkeerplaats voor de fietsen van bezoekers en patiënten. Daar zit sinds kort na de opening van het AMC in 1982 een fietsenmaker en -verkoper. Volgens Levi zo'n aardige en vakkundige man dat hij zelden meer zelf een band plakt. Het ziekenhuis kent ook een fietsenplan, veel medewerkers hebben bij hem hun fiets gekocht. En hij heeft ook een bescheiden regiofunctie; ook uit Zuid-Oost komen klanten. Uniek is deze combinatie niet; ook het VU-ziekenhuis heeft een aanpalende fietshersteller.

Medewerkers komen van heinde en ver fietsen: Haarlem, Hilversum, Muiden, Muiderberg, maar ook uit Amsterdam-Noord en zelfs iemand uit Volendam. En Levi, een gedreven weekendfietser, die dan graag op z'n nieuwe racefiets door het groene Waterland rijdt, weet uit ervaring wat voor afstand dat is. Een medewerker woont in Zeist, die fietst maandagmorgen heen, neemt de trein terug, treint op dinsdag weer heen en fietst 's middags terug naar Zeist.

In het AMC werken zo'n 8000 mensen, daarnaast zijn er tussen de 4000 en 5000 studenten. Daarbij opgeteld de patiënten en bezoekers, betekent dat een dagelijkse verkeersbeweging van mensen ter grootte van een stad als Amstelveen of Nijmegen.

Marcel Levi is even vriendelijk als helder. Erg blij is hij met stadsdeel Zuid-Oost dat zeer fietsvriendelijk is en de fietspaden heel goed onderhoudt. Nergens zoveel vrij liggende fietspaden, en 's morgens om half zes zijn in de winter de paden al geveegd en is er gestrooid. En er moeten sensoren in het wegdek zitten, want 's morgens lijken de stoplichten net op tijd op groen te springen. Het centrum is lastiger fietsvriendelijk te maken, maar Duivendrecht is 's winters vreselijk. 'Net de Jaap Edenbaan', aldus Levi.

Amsterdam fietsstad

Dat hij zijn passie voor fietsen niet echt uitdraagt, heeft ook te maken met het feit dat iedereen inmiddels weet dat het gewoon goed is om een half uur per dag te bewegen. En dat kost tijd, en tijd is nu eenmaal een issue tegenwoordig,

met drukke banen en die te combineren met een privéleven. Het is dan ook erg efficiënt om naar je werk te fietsen, dan heb je je lichaamsbeweging al gehad en het kost weinig extra tijd. Openbaar vervoer is vaak geen optie; vanuit het AMC naar bijvoorbeeld West is een lastig en langdurig traject. Levi: 'Ik moest laatst van het AMC naar het Antonie van Leeuwenhoek ziekenhuis in Slotervaart. Een fantastische ervaring op de fiets! Vanaf het viaduct over de A2 passeerde ik echt geen enkele gelijkvloerse kruising meer. Het hele traject ondertunnelingen, de A10, langs de RAI, door het Beatrixpark, de Prinses Irenestraat... Amsterdam is echt een fantastische fietsstad, dat realiseren we ons soms te weinig. Als ik over die ervaring in het buitenland vertel, gelooft echt niemand me.

Aan die medaille zit evenwel ook een keerzijde. Zo heeft hij soms moeite met onoplettende moeders die met een flinke vaart, en niet zelden met heel geringe stuurmanskunst, van een grachtenbrug naar beneden komen zeilen met hun kinderbakfietsen. Lijkt me sowieso beter als die kinderen zelf zo snel mogelijk gaan fietsen. Een hartekreet heeft Levi tenslotte ook. 'Stop met sms'en op de fiets! Kun je nou niet even zonder dat apparaat? Dat je een keertje je telefoon opneemt of met oordopjes fietst, kan ik begrijpen, maar als je een sms stuurt heb je zoveel aandacht nodig dat je een gevaar bent voor jezelf en veel andere weggebruikers. Ik zie zo vaak mensen onnodig slingeren. Levensgevaarlijk!'

tekst en foto AMR

Zuidas perikelen

Bewonersgroepen uit Zuid en de Fietzersbond hebben een voorstel gedaan voor een alternatieve fietsroute tussen RAI en WTC. De Zuidas heeft op het bestaande fietspad dat aansluit op het tunneltje onder de Beethovenstraat een kantoortoren en een parkeergarage gepland. Fietzers zouden voortaan via de Prinses Irenestraat moeten fietsen en die heeft geen tunneltje maar een druk kruispunt met de Beethovenstraat. Dagelijks zouden duizenden scholieren,

forenzen en bewoners hier moeten gaan oversteken. Terwijl dat niet nodig is.

Bewonersgroepen en Fietzersbond hebben een alternatief ontworpen waarin de bestaande fietsverbinding om de geplande kantoortoren heen buigt. Deze is uitstekend tussen de geplande gebouwen in te passen. De fietsroute kan dan toch nog uitkomen bij het bestaande tunneltje en dat scheelt dagelijks duizenden fietsers over een gevaarlijke oversteek met de drukke Beethovenstraat. Bovendien zijn de fietsers juist een goede aanvulling om het gebied

tussen de gebouwen aangenaam en levendig te maken.

Op 27 februari vergaderde de gemeenteraad over het voorstel om het huidige fietspad definitief te verwijderen. Fietzersbond en bewonersgroepen hebben de raadsleden opgeroepen in plaats daarvan te besluiten de fietsroute om de kantoortoren heen te laten buigen. We kunnen op het moment van schrijven alleen nog maar hopen dat dat gehoor gevonden heeft. (MdL)

Vrachtfietsen

Groeiende branche of doodlopend spoor?

Aan de ene kant groeit het aantal bedrijven dat vrachtfietsen inzet snel. Aan de andere kant is het voor éénpitters die pakjes en kostbare documenten snel van de ene plaats naar de andere moeten brengen een heel moeilijke tijd. De OEK wilde daar wel eens het fijne van weten.

Dat grote en kleinere transportbedrijven steeds vaker bestelauto's vervangen door vrachtfietsen heeft verschillende redenen. Ze besparen veel kostbare energie, stoten minder vuil en CO2 uit, maken minder lawaai, zorgen voor minder files en ongelukken. Daarnaast zijn vrachtfietsers vaak even snel of zelfs sneller op de plaats van bestemming. En, zelfs een luxe, lichte en supersnelle vrachtfiets is nog altijd vele, vele malen goedkoper in aanschaf dan een bestelwagen. Er is berekend dat – inclusief brandstof – een vrachtfiets per afgelegde kilometer wel 98% goedkoper is dan een bestelwagen. Ook de overheden in Europa erkennen het economisch en ecologisch potentieel van deze nieuwe transportvorm. Er is zelfs een heuse lobbygroep opgericht: de European Cycle Logistics Federation, die wil bewerkstelligen dat in 2014 een kwart van alle stedelijke goederenvervoer tot 250 kilo per fiets gebeurt.

En Amsterdam?

Drie jaar geleden, in februari 2010, presenteerde toenmalig GroenLinks-wethouder Marijke Vos een actieplan dat ondernemers moest stimuleren om hun klanten op een meer milieuvriendelijke wijze te bevoorraden. Met als gevolg: minder opstoppingen en een schonere lucht. Dat oude actieplan (Slimme, Schone Stedelijke Distributie) werd ruim een jaar later opgevolgd door de Herijking Luchtkwaliteitsmaatregelen Schone lucht voor Amsterdam. In feite is dat een kostenbaten onderzoek naar de meest effectieve luchtkwaliteitsmaatregelen waarop de gemeente nu inzet en waarbij duurzaam goederenvervoer een belangrijke rol speelt. Maar voor de vrachtfiets is geen grote rol weggelegd: men vindt de bijdrage aan een betere luchtkwaliteit niet substantieel genoeg om de vrachtfiets financieel te stimuleren in

tijden van grote bezuinigingen. En dus bestaat er daarom op dit moment geen specifiek beleid voor de vrachtfiets in Amsterdam. Omdat de stad zoveel mogelijk schone lucht per geïnvesteerde euro wil, richt het beleid zich vooral op zakelijke veelrijders, ook als het om elektrisch rijden gaat.

Toch kent de stad veel spelers op het terrein van vrachtfietsers. Dat varieert van kleine zelfstandigen, die soms met moeite het hoofd boven water weten te houden, tot multinationals die expanderen met hun fietsen. Deze keer gingen we met zo'n kleine praten: Fietsvriend. In de volgende OEK vertellen we meer over een grote speler: DHL.

Fietsvriend: Wietske van Raalte

'En, is het wat?' vroeg de planner van de Fietsdienst aan Wietske van Raalte, die er net haar eerste shift op had zitten. Het was eind september 1998 toen ze met een vaste koerier van de Fietsdienst meereed om te zien of dit werk ook iets voor haar zou zijn. 'Een geboren fietskoerier', zo noemde hij haar. Sinds januari 2001 werkt ze als ZZPer en brengt pakjes en brieven op de fiets rond in Amsterdam. De toekomst voor haar beroepsgroep ziet ze somber in.

Wietske kwam voor de vriendschap in 1983 in Amsterdam wonen, en daardoor hoefde ze ook niet meer elke dag van Kampereiland naar de modeopleiding Vogue te reizen en weer terug. 'Maar ontwerpen was niet echt mijn ding en ik was niet commercieel genoeg', zegt ze. Een jaar Vogue was voldoende om te worden aangenomen voor de kunstacademies in Den Haag en Rotterdam. Ze koos voor de laatste en niet voor de Rietveld Academie in haar woonplaats, omdat ze die te elitair vond. Ook in '010' hield ze het niet lang vol; na een half jaar



Wietske van Raalte

Leuke ervaringen

Eens werd Wietske aan het eind van de middag gebeld door een paniekerige bloemist, die een bos bloemen voor Judith Herzberg moest bezorgen in een theater aan de Nes. Vanwege de vele wegopbrekingen kon hij daar niet komen met zijn wagen, en hij vroeg of ik dat wilde bezorgen. Zelfs zij had moeite om er te komen, maar belde eenmaal aangekomen fluks aan. Vloog naar binnen, het publiek applausseerde al. Vanachter de coulissen gaf ze snel de bloemen aan een theatermedewerkster en het was right on time! Niemand heeft hier iets van gemerkt!

reclamatetekenen ('visuele communicatie') en vooral ontleden van schilderijen, hield ze het voor gezien, maar ze had wel veel geleerd. 'Ook dit was mijn bestemming niet.' Ze vond een baantje bij een kantoorvakhandel in Oost, moest weg uit haar kamer in de Pijp en werd niet veel later door de brandweer uit haar zolderkamer in een brandgevaarlijk pension aan de Schimmelstraat in West geplukt. Ging ook voor een callcenter werken en kwam in 1987 een man tegen op de pont naar Noord, die zei dat de bouw 'van dat schip daar' – wijzend naar de Zouthaven – wel iets voor haar zou zijn, en ze meldde zich meteen aan als één van de vrijwilligers die zich wilden laten scholen om te bouwen aan het VOC-schip De Amsterdam. Daar werkte

ze – samen met zo'n 300 anderen – anderhalf jaar met behoud van uitkering. Voor het eindexamen zakte ze expres om nog langer aan het schip mee te kunnen werken, in haar geval schilderen. Tijdens een stage als decoratieschilder besloot ze Bommoeder te willen worden en in 1994 kreeg ze een zoon. Hierdoor werd ze voor vijf jaar vrijgesteld van sollicitatieplicht. 'Hij was voorbestemd om gids te worden', zegt Wietske. Dan volgt een indrukwekkend relaas over Yonan die er op vijftienjarige leeftijd voor koos om een einde aan zijn leven te maken. Tweelingzielen en reïncarnatie vormen in hun leven een rode draad. Haar zoon heeft als dertien- en veertienjarige ook – zij het beperkt, want de wettelijk toegestane aantal uren per week – als fietskoerier gewerkt. Voor Wietske bij de Fietsdienst kwam had ze al eerder pakjes en brieven vervoerd als vrijwilliger voor Noppes, een soort ruilwinkel waar niet met geld maar met diensten werd

betaald. Maar omdat Yonan moeilijk op school kon wennen en halve dagen thuis was, moest ze stoppen met Noppes. 'De Fietsdienst boerde heel goed, kreeg subsidie van het Europees Sociaal Fonds en haalde wel 360 gulden per shift (ochtend/middag, amr) binnen', herinnert Wietske zich. In Amsterdam schoten fietskoeriersdiensten als paddenstoelen uit de grond. Na anderhalf jaar wilde ze voor zichzelf beginnen, begin 2001 was dat een feit. Op de startersbijeenkomst bij de Kamer van Koophandel kijkt ze terug als één grote les in belemmeringen. Na een matig half jaar, begon haar bedrijf – Fietsvriend – goed te lopen. Ze kijkt terug op 2007 als het beste jaar; daarna ging het bergafwaarts. Van de vijf tandtechnici waar ze sinds 2004 voor fietst zijn er nog maar twee over die regelmatig werk aan haar hebben uit te besteden. Veel van haar klanten gingen failliet, de huizenmarkt stortte in, dus ook minder brieven van notarissen en

makelaars. Behalve de economische crisis zorgt ook de toenemende digitalisering voor minder werk voor de fietskoeriers. Om aan deze terugval het hoofd te bieden, heeft Wietske sinds vier jaar ook een tweede baantje als postbezorger. Gaandeweg schuift haar inkomen meer richting post, ten koste van haar eigen bedrijf als fietskoerier. Van alle stadsdelen die door een bevriende relatie op haar bedrijf werden gewezen, heeft alleen Zeeburg gereageerd. En veel aan de gemeente gerelateerde projectbureaus. Zelfs haar eigen stadsdeel Zuid niet... Maar Wietske is sterk, en zit niet bij de pakken neer. Als we naar beneden gaan voor een foto, neemt ze haar mobieltje mee. Een klant missen is nu het ergste wat je kan overkomen.

tekst en foto AMR

Meer weten over vrachtfietsen?
Zie: lowtechmagazine.be

'Een fietsmuseum voor Amsterdam'

Myriam Corzilius vatte in september 2011 het plan op voor een fietsmuseum in Amsterdam. Eerder liep ze als afgestudeerde aan de filmacademie rond met het idee om een film te maken over fietsen in Amsterdam, maar dat idee maakte plaats voor het museum. OEK ging met haar praten.

Aanleiding was het feit dat Corzilius' dochter zowel in de brugklas als in de tweede klas een klasgenoot verloor door een fataal verkeersongeluk met de fiets in Amsterdam. "Net als veel ouders was ik erg ongerust doordat de verkeerslessen op school waren verdwenen, terwijl kinderen toch grote risico's lopen in het stadsverkeer."

Het plan is dat er op eerste Pinksterdag (zondag 19 mei a.s.) een grote fietsparade plaatsvindt. Corzilius: "Overal in het land zeggen mensen dat ze komen. Velen met oude of bijzondere fietsen. Ik heb nog niemand gesproken die niet komt." De parade start bij het Olympisch Stadion en gaat via de onderdoorgang van het Rijksmuseum en het Vondelpark naar de binnenstad. Het eindpunt zal in Oost zijn of ergens aan de Prinsengracht. Dat is afhankelijk van de onderhande-

lingen over de locatie van het nieuwe museum en van het bedrag dat onze crowd funding gaat opleveren. Idealiter start het nieuwe museum op een plek van zo'n duizend vierkante meter, maar een kleinere ruimte van honderdvijftig vierkante meter kan ook, als het moet. Myriam maakt een vergelijking met EcoMare, het centrum voor de Wadden en de Noordzee op Texel, dat ook klein is begonnen door één enthousiasteling en gaandeweg uitgroeide tot de huidige vorm. "Als je niet gewoon begint, kom je nooit ergens."

Het museum wordt opgebouwd uit vier fietsroutes:

1. Oranje: een historisch overzicht van 195 jaar Nederlandse fietscultuur
2. Blauw: fietsgebruik – sportief, recreatief en dagelijkse routine

3. Geel: fiets-infrastructuur, veiligheid en educatie
4. Groen: fietsbeleid, innovatie en promotie.

Voor elk van deze routes in het museum heeft Myriam concrete ideeën. Zo moeten er wél oude fietsen te zien zijn, maar wil ze zich duidelijk onderscheiden van fietsmusea elders in het land, zoals Velorama in Nijmegen en de eenpittermuseumpjes in Groningen, Friesland,

OPROEP

Lezers van OEK kunnen zich ook opgeven voor de Fietsparade 19 mei 2013 (start 14.30 uur). Heb je een bijzondere fiets en wil je mee fietsen in de Parade en wil je een uitnodiging ontvangen voor de opening van de eerste tentoonstelling van het Amsterdamfietsmuseum? Stuur dan voor 1 maart 2013 een mailtje naar info@amsterdamfietsmuseum.nl en men neemt contact met je op..

Brabant en België. Veel belangrijker dan het tonen van oude fietsen vind ze het uitdragen naar de rest van de wereld van de kennis over de fietsinfrastructuur die we in Nederland hebben. Voor de sportieve tak van het museum heeft ze al ambassadeurs gevonden in de persoon van twee bekende (oud)wielrenners, die het museum grote bekendheid moeten geven. Met diverse sponsors is Myriam nog in gesprek. Dat is geen kinnessinne in deze moeilijke economische tijd. "Het zal geen museum in de traditionele zin zijn, maar meer een centrum voor actie. Zo moeten kinderen er hun fietsdiploma kunnen halen. Ja, betrokken ouders vormen een doelgroep, maar ook mensen uit andere delen van het land, en natuurlijk toeristen. En verder natuurlijk mensen van buiten Nederland die beroepshalve kennis willen komen halen over onze fietscultuur." Over haar zakenpartner Jos Louwman van MacBike is ze zeer te spreken.

Nederland heeft geen museumwet, de aanduiding 'museum' is dan ook niet beschermd. Iedereen met een plan kan een museum beginnen. Myriam Corzilius wil haar collectie gaandeweg uitbouwen met foto's, installaties, oude fietsen en met duurzame fietsen gemaakt van na-

UPDATE

Inmiddels is de *Stichting Fietscultuur Nederland* opgericht met als doel het bevorderen en promoten van de Nederlandse fietscultuur in binnen en buitenland. Daarom start in 2013 Het Amsterdam Fietsmuseum met de compacte proloog-tentoonstelling 'Allemaal, allemaal op de fiets!'. De tentoonstelling loopt van 3 mei tot 28 juni 2013. De tijdelijke locatie is de Oosterkerk Amsterdam aan de Kleine Wittenburgerstraat 1. De tentoonstelling kan dagelijks bezocht worden van 10 tot 17 uur.

De officiële feestelijke opening is zondag 19 mei, met als Proloog de Fietsparade, die om 14.30 uur bij het Olympisch stadion begint en om 16.00 uur bij de Oosterkerk eindigt met de feestelijke opening.

tuurlijke materialen als bamboe en hout. In haar woonkamer staat fier de houten fiets van Jan Gunneweg. "Het museum is breed van opzet", zegt ze. Als ze met



Myriam Corzilius op haar Bough Bike, een ontwerp van designer Jan Gunneweg

pensioen gaat, wil ze met trots naar haar museum kunnen kijken, een museum dat de fietscultuur in Nederland uitstraalt. Haar droombeeld is een museumgebouw in een spiraalvorm zoals in de Chinese stad Chongming, waar je langs de rand omhoog kunt fietsen.

tekst/foto AMR

Lezers schrijven

Foet 1

Met veel genoeg lees ik al een paar jaar de artikelen in jullie blad. Aan het lezen van de column van Pete Jordan hield ik echter een heel naar gevoel over. "Bijna zes jaar lang zag ik mijn weesfiets achteruit gaan en langzaam steeds meer ten prooi vallen aan de elementen." Zes jaar lang heeft Pete Jordan ter bevrediging van zijn nieuwsgierigheid een schaarse fietsparkeerplek bezet gehouden. Het mag u bekend zijn dat er in Amsterdam een groot tekort is aan fietsparkeerplaatsen. Ook de Fietsersbond vraagt stadsdelen en gemeente geregeld om extra rekken en nietjes. Echter door de publicatie van dit soort teksten ondergraaft u sterk de legitimatie van deze (terechte) vraag om extra plekken. Ook schaadt u hiermee het belang van mij en vele andere leden van de Fietsersbond die zich

dagelijks ergeren aan het probleem van de weesfietsen. Het kwaad is inmiddels geschied. Ik verzoek u daarom in het volgende nummer van Oek een artikel te wijden aan dit onderwerp en de leden van de bond uit te leggen op welke wijze zij zich dienen te ontdoen van een eventuele overbodige fiets.

Rolf Steenwinkel

Redactie: *We zijn een beetje geschrokken van uw reactie. Wat wij zien als een onderhoudend verslag van een kleinschalig onderzoek naar het ontstaan, bestaan en verdwijnen van weesfietsen, ervaart u als een ondermijning van het gemeentelijk weesfietsenbeleid en een beschadiging van de belangenbehartiging van de Fietsersbond. We hopen maar (en rekenen daar eigenlijk ook op) dat niet meer lezers*

de column van Pete zo gelezen hebben. En dat artikel komt eraan.

Foet 2

Afgelopen avond vertrokken er drie personen met de fiets vanaf jullie clubhuis. Ik neem aan na een bijeenkomst of overleg. Eén meneer had zowel een werkende koplamp als achterlicht. Een mevrouw, op een redelijke fiets, alleen een koplamp. Een meneer met baard, op een barrel, helemaal geen verlichting. Dat reed zo samen richting 2e Constantijn Huygensstraat.

Voor de statistiek, 66% van deze fietsers voert geen wettelijk verplichte verlichting. Een slecht voorbeeld, dat moet beter kunnen in 2013!

Ik ga erop letten.

Marc M. Gravemaker

Redactie: *de twee schuldigen hebben beterschap beloofd.*

Parkeren waar het maar kan

Fietsers parkeren hun fiets het liefst zo dicht mogelijk bij hun bestemming. En graag ook verbonden aan de vaste wereld. Als daar geen plek voor te vinden is in een rek, dan maar een paal of een brugleuning of al het andere dat er zich voor leent. Dat is allemaal te begrijpen maar sommige fietsers maken het wel erg bont. Sommige snorfietzers en auto's ook trouwens.







Pedeleks

Dagelijks bellen Amsterdammers met hun afdeling van de Fietsersbond over uiteenlopende onderwerpen; hoe het nu zit met de fietsenrekken op het Leidseplein of wat zijn de tarieven voor huurfietsen. De laatste tijd wordt er steeds meer gebeld met vragen en klachten over elektrische fietsen.

Paddelacs, kent u dat? Waarschijnlijk niet, omdat ze zo niet heten. In schrift kan het wel, lijkt het nog luxe ook, net als die dure Amerikaanse auto's. Nee, pedeleks zijn het, of meer internationaal, pedelecs. En als we het over Europese wetgeving hebben, heten ze natuurlijk EPAC's. U weet wel, van Electric Power Assisted Cycle. Elektrieke veloos, zouden onze Zuiderburen zeggen.

Maar goed, de vragen en klachten daarover dus. De accufiets wint in toemende mate aan populariteit, niet alleen onder de aangewezen doelgroep (ouderen), maar ook steeds meer door jongeren of moeders met kinderen (ook

die PC-Hoof-bakfietsjes worden tegenwoordig uitgerust met een elektromotorje). Het vermogen van een elektrische fiets is in principe afhankelijk van hoe hard je trapt, alleen dan zonder dat je er veel moeite voor hoeft te doen. De 'pure' fietser kijkt er natuurlijk op neer, de niet zo krachtige medemens heeft er een fantastisch hulpmiddel aan. Alleen, het vermogen van de pedeleks gaat steeds meer omhoog, waardoor ze ook sneller gaan. Er zijn al pedeleks gesignaleerd die de 45 km per uur halen.

En daar zit het pijnpunt bij de klagers: 'Ze gaan net zo hard als die rotscooters, het is een gevaar op de weg!'

Nu is dat niet helemaal waar, ook al is gebleken dat bij door de Fietsersbond georganiseerde try-outs vooral ouderen nogal schrokken van de snelheid waarmee de fiets optrok zodra ze kracht op de trappers gingen zetten.

Gelukkig heeft de Europese Commissie nog niet zo lang geleden een stokje gestoken voor het voornemen van de producenten om het kilowattvermogen te vergroten. Een pedelek is en blijft een

fiets en de hulpmotor mag absoluut niet meer vermogen leveren dan 0,25 kW (kilowatt), en mag niet harder dan 25 km per uur. Als ze dat wel doen, zijn het geen fietsen meer, maar brom-(of snor-)fietsen en moeten ze voorzien zijn van een kentekenplaatje.

Dat lijkt duidelijk, maar hier doet zich wel hetzelfde probleem voor als met die vermaledijde snorscooters; ze mógen niet harder dan 25 km per uur, maar ze dóen het wel! Een slimme hobbyist plukt via internet een opvoersetje, sleutelt wat aan de motor (in het geval van een pedelek is dat dan de magneetspoel in het voorwiel) en hopta, het vermogen wordt verhoogd. En geen haan die eraan kraait. Want heeft u ooit een politiecontrole gezien die elektrische fietsen aanhoudt? Nee dus.

Verder gaan heel veel vragen over welke soort accu, welk merk fiets, hoe op te laden en meer van dergelijke technische kwesties. De Fietsersbond heeft de meeste van die vragen (en natuurlijk de antwoorden) gebundeld in een handzaam foldertje. De geïnteresseerden kunnen die aanvragen bij de Helpdesk.

FR

T: 020-6854794

E: amsterdam@fietsersbond.nl

Bloeiende Stationsomgevingen

OV-reizigers krijgen voor 300 miljoen per kilometer een metrolijn. Ook aan fietsers wordt gedacht: bij metrohalte RAI komt geen inpandige stalling maar er is ruimte gevonden voor fietsnietjes op het Europaplein.

De Raadscommissie voor Verkeer en Vervoer en Infrastructuur (VVL) besprak in december de notitie Bloeiende Stationsomgevingen boven de Noord-Zuidlijn. Boven de meeste stations dreigt het fietsparkeren niet tot volle wasdom te komen. De Vijzelgracht biedt geen ruimte voor nietjes en er komt geen ondergrondse fietsenstalling. De gemeenteraad vestigt hier zijn hoop op het bouwen van een autoparkeergarage, zodat boven de grond ruimte voor fietsen

vrijkomt.

Voor de omgeving van de Munt, waar een gebrek aan fietsenstallingen onderhand hilarische vormen aanneemt, bestaan vage plannen. Vast staat wel dat bij station Rokin een autoparkeergarage in ruwbouw wordt opgeleverd. Er zal opnieuw een haalbaarheidsstudie opgestart worden naar de realisatie van een ondergrondse fietsenstalling.

Wethouder Eric Wiebes hoopt in april samen met stadsdeel voorzitter Jeanine Van Pinxteren (Centrum) een inventarisatie van het fietsparkeren boven de Noord Zuidlijn te presenteren. Een bestuurlijk team, waarin overigens ook stadsdeel Zuid deelneemt, zal bekijken of ondergrondse fietsenstallingen een oplossing bieden. Bij station Rokin en de Pijp zijn er geen technische bezwa-



Eric Wiebes laat inventariseren of kostbare ondergrondse fietsenstallingen ook gebruikt zullen worden. In elk geval zijn station Zuid en Paradiso regelmatig vol, en ook de stalling bij de Centrale Bibliotheek (hier op de foto) raakt steeds meer in trek.

ren. Maar een fietsenstalling moet ook gebruikt worden. De verwachtingen van het gebruik zullen in het onderzoek worden meegenomen. Wiebes aarzelt om het fietsparkeren op straat te verbieden maar kan zich wel voorstellen dat men niet mag parkeren buiten de fietsvoorzieningen aldaar. (JPN)

Wijken voor de fiets

Amsterdam Noord, West en Nieuw West

In verschillende steden werkt de Fietzersbond aan het project *Wijken voor de Fiets* (in het vervolg: WvdF). Dat is er op gericht om in wijken die dat gebruiken kunnen een beter fietsklimaat te scheppen. Fietsen moet daardoor voor meer mensen aantrekkelijker worden. Een goed fietsklimaat is dan de aanwezigheid van aantrekkelijke en veilige fietsroutes, goede voorzieningen zoals parkeren en bewegwijzering, en een cultuur waarin het fietsen als aantrekkelijke vervoerwijze wordt ervaren. WvdF richt zich in eerste instantie op achterstandswijken omdat zich daar problemen voordoen die met meer fietsen kunnen worden opgelost. Fietsen is immers goed voor de gezondheid van bewoners, het is goedkoop en voor iedereen toegankelijk en het is ook nog eens goed voor de veiligheid, de gezondheid en de leefbaarheid van de wijk zelf.



Zelf op de fiets naar school

Hoe werkt WvdF?

In Amsterdam is WvdF uitgevoerd in de stadsdelen Noord, West en Nieuw West. Elk van deze stadsdelen kennen een aantal achterstandswijken. Omdat bewoners niet alleen in hun eigen wijk verblijven en verkeren, is ervoor gekozen om zich op het gehele stadsdeel te richten. Daar begon het project met een tentoonstelling over fietsen, met vooral aandacht voor bijzondere fietsvoorzieningen en de voordelen van het fietsen. Daarnaast is er een enquête gehouden onder bewoners over het fietsklimaat in het stadsdeel. De informatie die daaruit kwam werd gecombineerd met een inventarisatie van het fietsbeleid van het stadsdeel. Uiteindelijk doel was een rapport met aanbevelingen.

In West en Nieuw West wordt nog aan de eindrapportage gewerkt, in Noord is het eindrapport in januari aangeboden aan de wethouder en de raadscommissie Verkeer.



Grijze Buikslotermeerplein Zuid: de meeste klachten

WvdF in Noord

Fietzers in Noord zijn best tevreden over het fietsen in hun stadsdeel. Ze vinden het beter fietsen in hun stadsdeel dan in de rest van de stad. Dat is ook niet gek want er is in Noord vaak voldoende ruimte om goede voorzieningen te maken. Tegelijkertijd noemen de fietsers ook nogal wat knelpunten.

Grijze wegen

Zo wordt er veel geklaagd over de zogenaamde grijze wegen. Dat zijn wegen waar wel veel autoverkeer is, dat vaak ook hard rijdt, maar waar de bijbehorende fietsvoorzieningen zoals vrijliggende fietspaden ontbreken. In Noord zijn er nogal wat van dat soort wegen: de Hagedoornweg, de Buiksloterdijk West, de Beemsterstraat en de weg langs de zuidzijde van het Buikslotermeerplein. Op de laatste, waarover het meest geklaagd wordt, moeten fietsers zonder enige voorziening of bescherming hun weg zien te vinden tussen druk autoverkeer, bussen, afslaand verkeer naar parkeerterreinen en geparkeerde auto's.

Andere knelpunten

Een ander ernstig probleem voor fietsers in Noord zijn de vele grote en langdurige werkzaamheden. Die zorgen voor omrijden en dat gaat lang niet altijd makkelijk. Maar ook het wegdek van de fietspaden is een zorg. Dat is op heel wat plekken van

bedenklijke kwaliteit. Een reden is dat Noord in relatie tot haar inwoneraantal veel kilometers fietspad heeft, maar qua geld niet vergelijkbaar goed bedeed is. Naast deze punten die lastig zijn op te lossen of niet in korte tijd, zijn er ook een aantal punten gevonden die eenvoudig en snel oplosbaar zijn. Zoals het verwijderen van gevaarlijke paaltjes op fietspaden, en het maken van een aantal eenvoudige verbindingen.

Fietsbevordering

Daarnaast is het goed dat er fietslessen zijn in Noord, als onderdeel van het buurtsportwerk. Dat bevordert de gezondheid en ook het zelfstandig mobiel zijn. De kinderen die geënquêteerd werden kunnen allemaal fietsen en vinden fietsen ook leuk. Fietslessen zijn een goede investering voor de bewoners, want het openbaar vervoer wordt duurder en ook het parkeren van auto's wordt minder makkelijk. Vergeleken met andere stadsdelen is autoparkeren in Noord nu nog makkelijk en goedkoop en daardoor is het aantrekkelijk om de auto te nemen. Nu er betaald parkeren is bij het Buikslotermeerplein wordt fietsen een aantrekkelijker alternatief.

Met het rapport van WvdF ligt er een nuttig overzicht van de punten die het stadsdeel kan aanpakken om die extra fietsers (nog) beter ter wille te zijn. Het stadsdeel heeft beloofd om de uitkomsten van WvdF mee te nemen bij het actualiseren van hun fietsbeleid. (Mdl)

Het rapport over Wijken voor de fiets in Noord is te vinden op:

www.fietzersbond.nl/amsterdam-noord

Fiets mee in metro en IJtram

Het GVB heeft onlangs een nieuw beleid ingevoerd voor – of beter gezegd: tegen – het meenemen van de fiets in de metro. Tijdens de spits mogen er geen fietsen meer mee in de metro en de IJtram. Als reden voor deze beperking geeft het GVB dat het openbaar vervoer in de spits vaak overvol is. Veel fietsers voelen zich gedupeerd.

Het probleem

De huidige spitsstijden zijn behoorlijk ruim. Veel mensen die buiten de ring wonen en werkzaam zijn binnen de ring van Amsterdam zijn hierdoor gedupeerd. Dat blijkt uit verschillende klachten die bij ons binnenkwamen. Eén brief kwam van iemand die in Amsterdam Zuidoost woont en in de binnenstad werkt. Zij moet voor haar werk regelmatig op verschillende plekken binnen de stad zijn.

Mijn ervaring

Nu ik er op ben gaan letten is me gevallen dat de informatievoorziening van het GVB nogal te wensen over laat. Op kleinere stations is sowieso geen GVB personeel aanwezig dat je aan kunt spreken als je een vraag hebt. Op het metrostation van CS loopt wel een man rond in een geel hesje, en ik heb gezien dat hij vaak aangesproken werd.

Ook ben ik aan een chauffeur gaan vragen of ze zich echt zo rigide aan de spitsregel houden. Hij vertelde dat de tram vaak vol zit, maar als het rustiger is, dat ze dan wel een oogje toeknippen. Deze man was erg vriendelijk, maar je kunt natuurlijk ook iemand treffen die minder goed geluimd is en dan ben je alsnog de klos. (FF)

Dit gaat uiteraard het snelst en gemakkelijkst per fiets. Ook na werktijd is het handig om de fiets bij de hand te hebben om bijvoorbeeld vrienden te bezoeken of uit te gaan. Alle afstanden binnen de stad afleggen met het O.V. is tijdrovend, duur en minder flexibel.

“Als het licht is, fiets ik regelmatig van en naar mijn werk, maar als het donker is, dan is dat toch een stuk minder veilig”, zegt ze. “Ook doordat de fietspaden gescheiden zijn van autowegen en regelmatig door ongere tunneltjes leiden. In de winter is er bovendien vaak niet goed op de fietspaden gestrooid waardoor je als het ware gedwongen wordt om met de metro te reizen. Ook is het bepaald geen sinecure om er representatief uit te zien, als je gehuld in regenpak druipend op je werk aan komt.”

Geschonden belofte

Er zijn ooit serieuze beloftes gedaan aan de mensen die op IJburg zijn gaan wonen dat ze de fiets altijd mee zouden mogen nemen in de IJtram. Met de invoering van de spitsstijden is deze belofte van tafel geveegd. Een behoorlijke blamage!

Oplossingen

De eventuele oplossingen:

1. Laat twee keer per uur een speciaal voor fietsen ingerichte IJtram en me-

REGELS

Spitsstijden van het GVB zijn gelijk aan de spitsstijden van de NS en gelden op maandag t/m vrijdag. De ochtendspits is van 6.30 tot 9.00. De middagspits is van 16.30 tot 18.30. Fietsen zijn dan niet toegestaan.

Vouwfietsen mogen overigens wel mee en zijn bovendien gratis. Voor kinderwagens en rolstoelen geldt hetzelfde.

Om je fiets mee te mogen nemen moet je betalen. Een fietssupplement kost €1,60 voor een hele dag, en is te koop bij de Verkoop en Oploadpunten op het metrostation en GVB Tickets en Info op het Centraal Station.

trocompartiment rijden, óók in de spits. Om dit rendabel te maken, zou het GVB de tarieven kunnen aanpassen. Bijvoorbeeld door een dagkaart fiets gelijk te maken aan het huren van een O.V. Fiets (3 euro per dag).

2. Een multifunctioneel wagenstel in elke metro, op een vaste voorspelbare plek op het perron voor fiets, rolstoel, scootmobiel, kinderwagen, en grote koffers. Tevens kunnen de passagiers hier rustig staan als alle zitplaatsen bezet zijn.

3. Eventueel kan er van fietsers verlangd worden om in de spits een metro langer te wachten als de desbetreffende metro vol is.

4. Goede alternatieven bieden door uitbreiden verhuur mogelijkheden van de O.V. Fiets bij een flink aantal metrostations, op IJburg, in Amstelveen, Amsterdam Noord, Rietlanden en Weesperplein. (FF)



Stallen op afstand

Amsterdam is een drukke stad waar we allemaal willen wonen. We verplaatsen ons ook allemaal. We moeten werken, boodschappen doen, sociale contacten onderhouden, of gewoon een frisse neus halen. Als we dat niet doen en binnen blijven zitten, dan verpieteren we.

Alle parkeerplaatsen zijn daarom bezet, de grachten staan vol vrachtwagens die laden en lossen, de metro's en trams zijn eveneens gevuld met mensen die als sardientjes in een blik op elkaar zitten. Op de fiets scheldt en tiert men op elkaar, gewoon omdat je elkaar zo snel voor de wielen rijdt. Als je dan tenslotte je plaats van bestemming hebt bereikt, moet je je fiets ook nog eens goed zien te stallen en vastketenen aan het daarvoor bestemde straatmeubilair, zodat je later niet naar huis hoeft te lopen. De fietsenrekken staan echter óók overvol. Wat te doen? Het is een dagelijks terugkerend probleem en het is een hele kunst om je daar niet over op te winden. Ik zie het als een ritueel, niet leuk, maar gewoon noodzakelijk, net als tandenpoetsen. Om het ritueel zo aangenaam mogelijk te maken kijk ik tijdens het naderen van mijn bestemming goed om me heen of ik al een geschikte plek zie. Zodra deze in beeld is piep ik mijn fiets er in. Daarna vervolg ik de laatste meters te voet.

Mijn fiets is mijn zilveren paard en ik hou zielsveel van hem. Hij verdient een goede parkeerplaats, met mijn groentekratje voorop. Het oude kratje wat al mijn spullen draagt die ik dagelijks met mij meezeul. Mijn regenbroek bijvoorbeeld, zo noodzakelijk als de Bijbel voor een gelovige. Mijn zilveren paard is een simpele oude stadsfiets met terugtraprem. Toch race ik menigeen daarmee voorbij. Met name de mensen op hun nieuwe sjeke fietsen die zich traag door de stad bewegen. Als ik de brug op fiets hoor ik het tikken van de versnellingen, versnellingen die ze meestal niet gebruiken. Ik haal ze altijd in.

Het stallen van mijn fiets op afstand, is een goede gewoonte. Ik ben mijn irritatie namelijk vóór. Mijn impuls tot hardhandig duwen, trekken en trappen tegen buurfietsen die niet gewillig van wijken weten speelt mij parten en ik sta niet voor mezelf in. Toch gebeurt het weleens dat ik mijn gewoonte doorbreek. Dan zet ik mijn fiets pal voor een winkelruit. Even vlug vlug een boodschap en daarna als de wiedeweerga er van door. Zo parkeerde ik mijn fiets een keer bijna op het terras. Het zon-



netje scheen zijn laatste avondstralen en ik zag nog één tafeltje badend in het zonlicht. Zo snel als ik kon spurte ik er heen en genoot van de warmte op mijn gezicht. Niet veel later werd ik opgeschrikt door een mannenstem; of ik die asociaal geparkeerde fiets zo snel mogelijk weg wilde halen. "Nee, niet nu", zei ik. Hij sputterde nog wat tegen. Inmiddels zat ik niet meer op mijn gemak. Als ik mijn fiets nu metéén goed had weggezet, piekerde ik, dan was waarschijnlijk de plek bezet geweest, maar omdat ik dit niet had gezien, was dit ongemak mij bespaard gebleven.

Daarom hou ik mijn gewoonte zo goed mogelijk in stand. Mijn zilveren paard verdient een goede parkeerplaats en daarna vervolg ik de laatste meters te voet. (FF)

Sneltramroute

De Stadsregio wil de route aanpassen en de veiligheid verhogen van de sneltrams 5 en 51 (Amstelveenlijn). Een van de wijzigingen betreft het ongelijkvloers maken van enkele kruisingen, te weten bij de Rembrandtweg, Zonnestein en de Sportlaan. Hierbij wordt de Beneluxbaan half verhoogd en de kruisende weg half verlaagd.

Dit heeft ook gevolgen voor de fietsers die in de noord-zuidrichting over de Beneluxbaan rijden: straks moeten ze hoogteverschillen overbruggen. De Amstelveense onderafdeling heeft hiertegen geprotesteerd, maar zonder resultaat. Wel worden we betrokken bij het verdere ontwerp en kunnen we meedenken over de inrichting voor fietsers.

Een andere verandering is dat sneltram 51 op termijn stopt bij station Zuid. Omdat de afstand die de sneltram tussen Westwijk en station Zuid aflegt, aanzienlijk krimpt, ziet men geen dwingende reden meer om fietsen in de tram toe te laten. Men meent zelfs dat een voordeel zou kunnen zijn dat het aantal fietsdiefstallen rond de tramhaltes zal afnemen. Dit omdat fietsendieven zich niet langer met de fiets in de tram uit de voeten kunnen maken en – naar men vermoedt – dat een oorzaak was van het relatief grote aantal fietsdiefstallen daar. Maar dat voordeel zal dus nog moeten blijken.

Beneluxbaan - Hammarskjöldsingel

Fietsers kunnen op dit moment nog steeds de kruising Beneluxbaan – Ham-

Nieuws uit Amstelveen

marksjöldsingel op twee manieren kruisen, gelijkvloers met verkeerslichten of via een fietstunnel (zie afbeelding). Dat is niet vanzelfsprekend, want de gemeente Amstelveen wilde de gelijkvloerse kruising afsluiten en daarmee alle fietsers dwingen om gebruik te maken van de fietstunnel. De reden zou zijn dat er zeer veel fietsongelukken plaats vinden. Wij hebben het ongevalrapport opgevraagd en daaruit blijkt dat er enkele ongevallen hebben plaatsgevonden die zijn veroorzaakt doordat er 'door rood licht' is gereden, zowel door fietsers als door automobilisten. Volgens ons geen geldige reden om de gelijkvloerse kruising op te heffen.

Nu hadden wij enkele jaren geleden bij de aanleg van de fietstunnel al aangegeven dat het ontwerp ervan niet in overeenstemming was met de richtlijnen van het CROW. Daardoor ervaren sommige fietsers de tunnel als sociaal onveilig. Een reden dus om de gelijkvloerse oversteek niet op te heffen. Ook het Wijkplatform Westwijk bleek tegen.

We waren dan ook blij toen we afgelopen december te horen kregen dat de gemeente beide oversteeken laat bestaan.

Gladheidsbestrijding

In het najaar van 2011 heeft de onderafdeling Amstelveen een gesprek gehad met de dienst gladheidsbestrijding van

de gemeente Amstelveen. Met als resultaat een aanpassing van diverse strooi-routes en strooi-prioriteiten op fietspaden. Sindsdien zijn we erg tevreden over de geleverde prestaties: tot nu toe zijn alle hoofdfietsroutes en de fietsroutes waarover veel scholieren fietsen – zoals b.v. het zwarte pad – zo goed mogelijk sneeuwvrij gehouden. (CR)

'Rechts voor'

Beeldbank Fiets

Aan de hand van een foto uit de Beeldbank van het Stadsarchief Amsterdam werpen we een blik op ons rijke fietsverleden.

Volgens de beknopte beschrijving zien wij op de foto rechts "fietsers op het Rokin met op hun fiets het verkeersplaatje rechts voorrang november 1930 ca." Aangezien het Rokin pas vanaf 1933 gedeeltelijk werd drooggelegd stellen we de tijdsdatering bij naar: eerste helft jaren dertig. Hiervan getuigt ook de automobiel die symbolisch het verkeersbeeld binnendringt. De degelijke stadsfietsen hebben dan nog een lichte voorsprong, midden jaren dertig vind de eerste golf van individuele motorisering plaats en is het definitief gedaan met de relatieve rust op de weg.

Enfin, fietsers kregen weer eigen paden tot hun beschikking, maar als we de gemotoriseerde klassieker vervangen door 'ik heb een toeter op mijn scooter en die zal ik gebruiken ook', ontstaat als vanzelf een actueler beeld. We zoomen in op het plaatje bevestigd aan het voorwiel van de fietser op

de voorgrond en lezen onder een onduidelijke firma(?)naam de woorden 'rechts voor'. Ook toen hadden fietsers komende van rechts op gelijkwaardige kruispunten voorrang op



Detail foto boven

gemotoriseerd verkeer, zoals blijkt uit de prachtige op geschiedenis24.nl te bekijken ANWB voorlichtingfilm De veilige weg uit 1934 ("lawaaï op straat maakt het leven van hen die in de nabijheid moeten wonen en werken tot een hel").

In het tweede jaar van de bezetting echter – fietsen waren nog beschikbaar en vormden een hinderlijk opentocht – werd de regel snelverkeer boven langzaam verkeer ingevoerd.

Terwijl in bevrijd Europa fietsers van rechts op gelijkwaardige kruispunten al snel weer groen licht kregen, resulteerde een jarenlange lobby van de Fietzersbond met steun van Groen Links pas op 1 mei 2001 in de liquidatie van deze bezettingserfenis.

De vraag is natuurlijk: wat doet dat plaatje daar? Attendeert deze fietser zijn medeweggebruikers op deze



verkeersregel? Onze gedachten gingen even uit naar het in die tijd alom verfoeide fietsplaatje als bewijs van betaalde fietsbelasting. Onterecht, dat metalen plaatje moest bevestigd worden aan of bij het stuur, vanaf 1933 in verband met veelvuldige diefstal op 'den linkerborsthelft der kleding'. Navraag bij de ANWB leverde geen reactie op, fietsers zijn daar al lange tijd uit beeld. De oplossing werd gevonden door Kees van Baarle, collectiebeheerder van Nationaal Fietsmuseum Velorama in Nijmegen. Hij zond ons na enig speurwerk een catalogus van de 'NV Telefoon Sloten Maatschappij' uit 1932 toe, waarin voor dertig cent Verkeersaanwijzer No.2, "een zeer goed in het oog loopende ROODE WAARSCHUWING", wordt aangeboden, die overeenkomt met het zoekplaatje. Het niet leesbare woord is inderdaad de firmanaam 'Telephone' (foto links). Eindigen we met een voorzeggung uit eerder genoemde film: "Zo zal het verkeer den mensheid ten zegen zijn. Zo gaan wij naar tijden van nieuwen voorspoed, naar jaren van levensgeluk voor een ieder. Daarheen voert ons, de veilige weg." (MvK)



Op de fiets van De Pijp naar het Griekse orakel

Bij het imago van een schrijver past een vervoermiddel. Jan Cremer koos, ondanks zijn fietsende vader, voor de motor. De beide Maartens, Biesheuvel en 't Hart, zijn wel fietsers. Jan Siebelink houdt van racen. Nescio nam bij voorkeur de benenwagen, Arnon Grunberg pakt de taxi. De coming out van Rosita Steenbeek was meteen spectaculair: ze fietste van Amsterdam naar Delphi, schreef er een boek over en ter promotie hiervan ondernam ze afgelopen zomer een heuse 'literaire fietstour' langs boekwinkels en bibliotheken kras door Nederland.

"Fietsen verleer je nooit"

De smeekbede van haar moeder, 'je fietst nooit en denk aan je hersenbloeding en gebroken rug!', heeft Rosita Steenbeek niet van een drieduizend kilometer tellende grens- en bergoverschrijdende tocht af kunnen houden. Mamma's hebben altijd gelijk, maar liefde maakt blind voor elk steekhoudend argument. En met de nieuwe liefde was ook het fenomeen fiets weer in haar leven verschenen. Fotograaf Art Khachatrian fietste drie maal solo naar Rosita's voornaamste verblijfplaats Rome en wilde nu wel eens als duo over bergen en door dalen gaan. Ja ik wil, antwoordde Rosita, onder voorwaarde dat de tocht langs herinneringen aan het Romeinse rijk naar het Griekse Delphi zou voeren. Ze is opgevoed met citaten van de klassieke wijsgeren en een beetje inhoud onderweg kan nooit kwaad. Fietstechnisch is haar voorbereiding wel in orde; de zuurstokroze Can-

nondale Caffeïne Feminine is door Art van de nieuwste snufjes voorzien. En zo vertrekken twee moderne pelgrims – de iPhone wijst de weg – vanuit de Gerard Doustraat voor hun wittebroodsweken op de fiets.

"Nu voel ik de wereld aan alle kanten om me heen"

Het fietsen bevalt Rosita meteen goed, getuige deze tijdens de eerste etappe opgetekende 'openbaring'. Samen fietsen is andere koek. Na onenigheid over de te volgen route, de rustplaats, Griekse filosofie of dierkunde als onderwerp van gesprek, het gemis van een echte kaart en meer van dat al gaat het van "als je naar mij had geluisterd!" tot "hoepel op en laat me met rust!" En dan fietst Art door, om zijn ploeterende 'bushbaby'tje' kilometers verder te onthalen met een ijsje en een verzoenend "ik ben weer helemaal verliefd op je nu ik onder die helm je mondhoeken naar je oren zie wijzen". Enfin, de Grieken schreven betere tragedies. Onderweg door Duitsland, Zwitserland en Italië leren we verder veel over vergane Romeinse glorie en is er tijd voor zelfreflectie: "Soms is het of mijn geest mijn lichaam verlaat en kijk ik uit de verte naar dat trappende vrouwtje daar in het donker op dat hellende vlak."

"Onze weg is geplaveid met kennis als je er maar oog voor hebt"

Natuurlijk zijn er ongemakken, zoals de verkeerde afslag, een valpartij, lek bandje, gebroken spaakje, kapotte iPhone, slechte weggetjes, flauwe grapjes en



overvloedige regenval, maar na iedere etappe wacht een gedekte tafel en comfortabel liefdesbed. Echte dramatiek, noodzakelijk voor een avontuurlijk en meeslepend reisverslag, doet zich niet voor. Dat maakt de prestatie er niet minder om, want ook de Zwitserse Alpen worden bedwongen. Het boek met vakantiekiekjes van Khachatrian wordt geen klassieker, is wel een aanstekelijke en amusante aansporing om de wereld per fiets te ontdekken. Na een inspannende etappe noteert Steenbeek: "Zo'n tocht leert je dat je moet leven in het nu, dat elk moment en elke plek je iets kan bieden." Nog voordat ze 'The Navel of Earth' Delphi bereiken, heeft het alwetende orakel al gesproken. (MvK)

**Rosita Steenbeek 'Amsterdam – Delphi'
De Arbeiderspers ISBN 9789029575300**

Als paria's langs NEMO

Fietsers uit oost hebben een goede route nodig via het Oosterdokseiland naar het Centraal Station. Vooral nog ploeteren ze voort als paria's. Bibliotheek, conservatorium, Centraal Station: het zijn toch geen kleine fietsbestemmingen. Maar de weg ernaartoe ligt vol irritaties.

Een omstreden nieuwe metrolijn mag per kilometer 300 miljoen euro kosten. De vurig gewenste NEMO-route heeft

alleen fietsgootjes gekregen. Serieuzer verbeteringen kan Stadsdeel Centrum niet betalen. Bovendien werkt de directie van NEMO tegen. Prettig fietsen pal voor of achter NEMO zit er voorlopig niet in.

Een alternatief, minder mooi maar toch een verbetering, zou kunnen gaan over een te creëren hellingbaan aan de westzijde van NEMO bij de Prins Hendrikkade. Deze route staat in de Nota Stedelijke Infrastructuur 2006 getekend als nog aan te leggen hoofdnet fiets.

De fietsroute doorkruist het grootste-delijke project Zuidelijke IJvoever. De projectleiding vindt de aanleg van een hellingbaan te duur. In een raming van juli 2006 kwam men op een bedrag van 150.000 euro, dat – inclusief opslagen en proceskosten – zou kunnen oplopen tot 400.000 euro.

De Stadsregio Amsterdam ziet de meerwaarde van de NEMO-route, heeft hem opgenomen in het regio netwerk, en wil meebetalen. Ook de gemeentelijke dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer



De aanleg van een hellingbaan is te duur



Een fietsbrug zonder fietsafrit



Fietspad te druk? Opheffen dus.

(dIVV) heeft zich in 2010 daartoe bereid getoond. Maar nu, twee jaar later, ligt er toch nog niet meer dan een fietsgootje.

Op meer plekken kachelt de route achteruit. De brug naar het Oosterdokseiland moet gedeeld worden met steeds meer toeristen die niet weten waar ze lo-

pen moeten. De brug mist een fietsafrit, waardoor fietsers op de stoep blijven rijden en riskeren als 'asociaal' bestempeld te worden.

Bij het Centraal Station zal het fietspad naar de Kamperbrug onderbroken worden. Een doorgaand fietspad zou te veel

fietsers trekken en de verkeersregeling bij de Prins Hendrikkade ingewikkeld maken. Naar verwachting gaan er evengoed toch wel fietsers rijden, maar nu als verschoppelingen door een voetgangersgebied dat ooit een veelbelovende fietsroute was. (JPN)

Nieuws uit Zuidoost

Teloorgang van een fietsparadijs

De Bijlmer is ooit ontworpen als een fietsparadijs. Het netwerk van fietspaden was er geheel gescheiden van de wegen voor auto's. Kruisingen met autowegen waren ongelijkvloers. Met de vernieuwing van de Bijlmermeer is daar de klad in gekomen. Door het afbreken van de hooggelegen dreven zijn er nu 'gewone' fietsoverstekten, al dan niet met verkeerslichten. Belangrijke fietsroutes lopen nu afwisselend over de oude fietspaden en komen dan weer uit in een woonstraatje met verkeersdrempels. De ontwerpers kijken vaak eerst naar een mooie ordening van de huizenblokjes en bedenken achteraf hoe de fietsroute er doorheen moet. Resultaat: de hoofdroutes zigzaggen door de buurt en de bezoeker verdwaalt.

De Fietsersbond propageert bij stedenbouwkundigen het zogenaamde 'omgekeerd ontwerpen'. Daarbij worden eerst de belangrijkste routes bepaald: de routes erdoorheen en de routes tussen het buurtje en de school, werk, winkels en voorzieningen. Deze structuur bepaalt het verdere ontwerp. Resultaat: een logisch plan, waar iedereen de weg kan vinden.

Vernieuwing Gaasperdammerweg

De fietsverbindingen tussen de Bijlmer en Gaasperdam staan onder druk door

de verbreding van de A9 (Gaasperdammerweg).

De verbrede A9 wordt voor een groot deel verdiept en overkapt en de fietsroutes kunnen er niet meer onderdoor maar moeten er overheen.

De Fietsersbond steggelt al jaren met het Stadsdeel en Rijkswaterstaat om dat zo goed mogelijk te doen. Vooral tussen Kantershof en het Gaasperpark dreigen fietsers er op achteruit te gaan. Het fietstunneltje en de geheel kruisingsvrije route naar het park verdwijnt. Er zijn twee weinig aantrekkelijke alternatieven: de westelijke kruist de meerbaanse afritten van de snelweg, de oostelijke gaat met scherpe bochten naar de Provinciale weg en kruist met verkeerslichten de Langbroekdreef. De Fietsersbond spant zich in voor een mooiere, groenere én veilige fietsroute die aansluit op het bestaande tunneltje onder de Langbroekdreef.

Fietsers krijgen in de toekomst overigens wel een nieuwe 'recreatieve' fietsbrug over de Gaasp. Deze wordt aan de



A9-brug gehangen (dus ook weer niet zo heel recreatief) en legt zo een verbinding met het Diemerpark.

Vreemde fratsen bij de Arena

Het Salto programma 'Vragenvuur' attendeerde ons op een 'vreemde frats' bij de Arena. Door een foute belijning en het opheffen van een stukje fietspad, werd fietsers gesuggereerd het hek in te rijden. We ontdekten meer rare fratsen in het gebied. Zo mogen de supporters van het AJAX supportershome bij wedstrijden een enorm hek plaatsen over het fietspad tussen Strandvliet en Ouderkerk, zodat ze daar hun feestje kunnen vieren. Fietsers die zo vastlopen, moeten het zelf maar uitzoeken, en kunnen eigenlijk weinig anders dan hun route vervolgen over de busbaan voor supportersbussen... (GF)

Promoot je fietsen of de Fietzersbond?

Gesprek met Govert de With

Na vijf jaar beleidsmedewerker bij de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond te zijn geweest koos Govert de With in de zomer van 2012 voor een functie bij een adviesbureau voor verkeersbeleid in Gouda. Waarom? OEK vroeg ook naar wat hij denkt bij de Fietzersbond bereikt te hebben en of er ook dingen zijn die anders of beter gekund hadden.



Toen beleidsmedewerker Natascha van Bennekom eind 2007 de afdeling Amsterdam verruilde voor een baan bij het landelijk kantoor in Utrecht, volgde Govert de With haar op. Hij had vier jaar eerder een studie bedrijfsinformatica aan de VU afgerond en daarna voor een commercieel marktonderzoeksbureau gewerkt. Veel van zijn medestudenten mikten op een carrière bij grote IT-bedrijven, maar voor Govert was de harde wereld van IT te abstract. Al tijdens zijn studie werd in hem iets van een bestuurlijk besef gewekt. Dat heeft ook wel te maken met zijn karakter: zacht en meegaand. 'Dit is niet mijn wereld', dacht hij en begon na te denken over wat hij echt wilde.

Intussen was Govert actief geworden in de Knelpuntengroep van de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond. Toen hij de kans kreeg om van zijn 'liefhebberij' zijn vak te maken en hij ook nog eens extra aangemoedigd werd door Natascha, was de keus snel gemaakt.

En die keus bleek niet verkeerd. 'Marjolein de Lange en ik vormden een heel goed tweetal: zij slagvaardig en strijdbaar, ik meer de tweede viool, rustiger en bedachtzamer.' Zijn ervaring met de Knelpuntengroep heeft hem zeker een voorsprong gegeven in zijn werk als beleidsmedewerker. 'Je weet wat er speelt.' Na tweeënhalf jaar ging Marjolein weg. Goverts rol versprong van tweede naar eerste viool en hij dook nog meer in de wereld van technische tekeningen, boogstralen, verkeersbeleid en de politieke kant van het fietsen. Dat laatste vond hij gaandeweg ook aardiger. Tot hij in 2012 vond dat het tijd werd voor iets anders. Hij keek rond en zag de vacature in Gouda. En nu boemelt hij elke dag

twee keer 55 minuten naar de kaasstad, maar heeft wel een nieuwe baan waar hij zich inmiddels ook al weer thuis voelt.

Terugblik

Met trots kijkt Govert terug op het feit dat het nu 'relatief' goed gaat met de Zuidas. De effecten van de economische crisis bepalen hierbij zijn maat. Als die crisis er niet was geweest, was het daar veel erger geworden. Goverts rol in de ontwikkelingen rond de Zuidas is vooral geweest die van volgen van het proces en optreden namens de Fietzersbond. Niet zelden nam hij hierin de rol van bemiddelaar. Dat ging zelfs zo ver, dat hij soms niet meer wist of hij als privé persoon dan wel namens de Fietzersbond stond te praten. Ook overkwam het hem wel eens dat hij voor de camera's van AT5 stond en eigenlijk niets te zeggen had. Tot zijn spijt: 'Achteraf had ik moeten zeggen: "Ik heb u niets te melden." Maar dat was waarschijnlijk te kort door de bocht geweest.'

Ingewikkeld

Ingewikkeld was soms de verhouding met de leden. Er waren er die publiekelijk afstand namen van het officiële standpunt van de afdeling. Aan de andere kant kreeg Govert steeds beter door hoe de ambtelijke hazen rennen en die rennen soms hard en vreemd. Daar is mede aan te danken dat de vertegenwoordigers van de afdeling zo goed in de ambtelijke verkeerscommissies functioneren en daardoor voor elkaar krijgen dat de belangen van de Amsterdamse fietsers goed voor het voetlicht komen. En niet alleen bij de lokale verkeersambtenaren maar ook in de geledingen van het GVB, de verkeerspolitie, de gehandicaptenor-

ganisaties en de ambtenaren van dRO en divv. Daarbij wordt zo'n verkeerscommissie vaak terecht zo serieus genomen dat een stadsdeelbestuurder sterk in de schoenen moet staan om een advies van dat orgaan af te wijzen. En dus is de Fietzersbond ook langs die ambtelijke weg een geloofwaardige gesprekspartner voor de stad en de stadsdelen.

Dilemma's

Een echt groot persoonlijk dilemma heeft Govert niet gekend tijdens zijn werk op het WG-terrein. Wel geeft hij toe soms een zaak iets te makkelijk te hebben laten schieten. Zoals de Fred. Roeskestraat. Daar loopt een route van het hoofdnet fiets, en achteraf heeft hij zich wel eens afgevraagd of hij zich niet harder had moeten maken voor het vrijliggende fietspad dat daar hoort. Zou dat zo zijn gelopen omdat hij soms iets teveel tot inschikkelijkheid neigt en te snel uit is op een succesvol compromis? Nu, in Gouda, komt die meegaandheid hem goed van pas als hij zich meer moeten gaan inleven in andere verkeersdeelnemers dan fietsers, zoals automobilisten. En zich meer begrip moet tonen voor de wereld van de ambtenaren van Ruimtelijke Ordening.

Beter? Anders?

Had er iets anders of beter gekund? Een even lullige als logische vraag als je weggaat. 'Ja, af en toe had ik wat meer stennis moeten schoppen', is het heldere antwoord. Een concreet voorbeeld geven blijkt lastiger. Ruimhartig geeft hij toe dat als hij al in 2005 voor de Fietzersbond had gewerkt, de onderdoorgang voor fietsers onder het Rijksmuseum niet zou zijn behouden. 'Dat is echt

Marjolein geweest.' Govert zelf is meer van het werk achter de schermen, en hij is ervan overtuigd dat dat zeker ook 'n waarde heeft, in sommige gevallen zelfs een meerwaarde...

De relatie tussen Amsterdam (de grootste afdeling van de Fietsersbond) en het landelijke hoofdkantoor in Utrecht is van oudsher van tijd tot tijd enigszins stroef, maar is steeds beter geworden. In de beginjaren van de afdeling vond men 'het landelijk' soms maar lastig en de spanning tussen Amsterdam ('ze weten niet wat er hier speelt') en Utrecht ('ze gaan maar hun eigen gang daar in Amsterdam

zonder rekening met ons te houden') kon nu en dan hoog oplopen. Inmiddels gaat dat veel beter en werken de afdeling en het landelijk op diverse dossiers nauw en hartelijk samen.

Voor nu en straks heeft Govert een helder beeld. 'Er is een spanningsveld tussen enerzijds de Fietsersbond die opkomt voor belangen van alle fietsers, bijvoorbeeld waar het gaat om veiligheid, fietspaden, enzovoort, en anderzijds de promotie van fietsen. Dat fietsen per se geweldig, gezond, veilig enzovoort is.' Dat is lastig, omdat je voor

het een moet benadrukken wat er mis is en beter moet, en voor het ander moet benadrukken wat er goed is en door iedereen gebruikt zou moeten worden. Zelf is hij verklaard voorstander van de fietspromotie. 'De stad wordt er beter van, er gebeuren minder zware ongelukken en mensen worden gezonder door meer te fietsen.' Om die afgeleide doelen gaat het.

Amsterdam heeft een goede medewerker verloren, Gouda krijgt er eentje bij.

(AMR)



Knelpunten

OPGELOST

Centrum

Langs de **Plantage Kerklaan** maken fietsnietsjes in parkeerhavens aanschouwelijk dat auto's het veld moeten ruimen. Regelmatig krijgt stadsdeel Centrum verzoeken om autoparkeerplaatsen op te heffen. Hoewel het daardoor parkeergelden misloopt, is het bestuur geneigd de verzoeken te honoreren. Op termijn komen de nietjes op een verbrede stoep.

Noord

De zorg voor **goed wegdek** behoort tot de reguliere taken van de wegbeheerder en verbeteringen mogen daarom niet echt opgeloste knelpunten genoemd worden. Toch vinden we het een vermelding waard dat het extreem slechte wegdek op het deel van de fietsroute langs de oostzijde van de Nieuwe Leeuwarderweg t.h.v. de Rode Kruisstraat van nieuw asfalt is voorzien. Gek genoeg was een klein deel van een meter of 5 nog niet aangepakt. Hopelijk is dat geen blijvend souvenir aan hoe slecht het hele stuk was, maar is het inmiddels ook aangepakt.

Het tunneltje onder de **IJdoornlaan** bij het stadsdeelhok was lang afgesloten vanwege werk aan de IJdoornlaan. Sinds kort is het weer open.

West

De kruising **Jan van Galenstraat-Willem de Zwijgerlaan** is aangepakt omdat het een blackspot was. Op de kruising is de markering duidelijker en opstelvakken weggehaald en een steunpunt toegevoegd. De wachttijd is misschien iets langer geworden.

NIEUW

Centrum

Om weesfietsen te bestrijden zijn op het **Spui** nietjes weggehaald en heeft men in plaats daarvan fietsparkeervakken aangelegd. Het idee moet zijn dat fietsen die niet vastgemaakt worden niet verwezen. Volgens ons een denkfout: een niet vastgemaakte fiets wordt net zo makkelijk achtergelaten als een fiets die vastzit aan een nietje. Andere denkfout is dat fietsparkeervakken alleen deugen voor ultrakort parkeren (bijv. bij een su-

permarkt of een stadsdeelhok), en het Spui kent zulke bestemmingen niet. We hebben verzocht de maatregel ongedaan te maken.

West

Op de kruising **Hoofdweg-Postjesweg** ligt een nieuw profiel. Jammer genoeg niet goed uitgevoerd zodat fietsers met name in het donker kleine eilandjes die auto's moeten verdrijven niet zien en er tegenop rijden (zie foto). De klacht heeft inmiddels ook het stadsdeel bereikt.



Witte pijl wijst naar onzichtbare eilandje

Op de **Jan van Galenstraat** is er een lastigheid bijgekomen voor geoefende fietsers die vanuit het centrum richting de Geuzenbuurt willen. Die fietsers staken voorheen nogal eens over ter hoogte van het westelijk marktkanaal om dan via de ventweg aan de overkant verder zuidwaarts te rijden. Door een gele verhoogde middenberm op de Jan van Galenstraat wordt die oversteek nu lastiger en dwingt het de fietsers een stuk tegen de richting over de fietsstrook langs de Jan van Galenstraat te rijden... een oplossing weten we ook niet zo 1,2 3.

Meefietsen

De afgelopen 3 ½ jaar zat mijn zoon op een basisschool waar je vanaf mijn huis met de fiets in 67 seconden kunt komen. Ik weet niet hoe lang het zou duren om die afstand lopend af te leggen, want al die 3 ½ jaar ben ik niet eenmaal te voet met hem van of naar school gegaan.

Maar sinds kort gaat mijn zoon naar een andere school. Die school is verder van huis, veel verder. Wat een ritje van 67 seconden was is nu een fietstocht van 31 minuten. Omdat ik me er nooit aan gewaagd heb hem lopend naar z'n oude school te brengen, mogen we veilig aannemen dat dat nu ook niet gaat gebeuren. Maar wie weet? De wonderen zijn de wereld nog niet uit.

Maar toen mijn zoon voor het eerst naar z'n nieuwe school ging, lag er op de Amsterdamse straten zoveel sneeuw, dat we het niet veilig vonden met de fiets te gaan. En dus namen we de bus en de tram. En die tocht – die met z'n 31 minuten al lang was – duurde nu 55 minuten. Normaal gebruik ik het GVB eenmaal per jaar. Niet dat ik iets over het openbaar vervoer in Amsterdam te klagen heb, maar ik neem nu eenmaal liever de fiets. En mijn jaarlijkse uitje met het GVB is genoeg om het fietsen zo te missen dat ik alles doe om maar te kunnen fietsen.

Een vriend in Zuidoost opzoeken? Ik fiets liever door de regen dan met de metro te moeten. Een afspraak 's morgens vroeg in Hoofddorp? Er gaat niets boven daarheen fietsen met een luisterboek over Ghengis Kahn en de opkomst van de Mongolen. Ik was dan ook opgelucht toen er genoeg sneeuw verdwenen was om weer veilig naar de nieuwe school te kunnen fietsen.

Voor die nieuwe rit deed ik een nieuwe aankoop: een ouder-kind tandem. En dat bleek een gouden greep. De afgelopen maanden was mijn zoon eigenlijk uit de tweewielige bakfiets gegroeid. Terwijl vroeger die bakfiets makkelijk mijn zoon én een vriendje kon bergen, of mijn zoon en de boodschappen, is hij nu zo groot dat er voor niets en niemand anders meer ruimte in de bak is. En zit hij achterop bij mij op de stadsfiets, dan moet hij zich inspannen om met z'n voeten niet de straat te raken. Het was dus tijd voor een verandering.

De eerste dag op de tandem was mijn zoon er kien op om alle zitmogelijkheden uit te proberen. Hij zat voorop de Donald Duck te lezen, of hij zat omgedraaid naar mij toegekeerd met z'n rug tegen z'n stuur. Maar toen alle opties de revue gepasseerd waren, gaf ik te kennen dat al die spannende en avontuurlijke rijwijzen voortaan verboden waren. Van nu af aan moest hij gewoon vooruit zitten met beide handen stevig aan het stuur.

Wat de nieuwe tandem onmiddellijk duidelijk maakte was wat een verlichting het is als je een jongen hebt die een deel van het werk doet. Na zeven jaar trappen met een passagier aan boord, merkte ik wat een extra kracht die extra 30 kilo van mij gevraagd had.

De eerste dagen vond mijn zoon het ontzettend gaaf om mee te trappen. Hij daagde mij zelfs uit mijn voeten van mijn pedalen te halen en hem al het trapwerk te laten doen. Het was een onverwacht genoeg achterover te leunen en hem de hele weg naar school al het trapwerk te laten doen. Als ik hem nu alleen nog maar net zo enthousiast kan krijgen bij het koken, schoonmaken, wassen...

Pete Jordan



**NIET
ZÓ**



**MAAR
ZÓ**

Mede dankzij de Fietzersbond