



**Snorfietzen
niet toegestaan**



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

**UPDATE:
Actie tegen
scooteroverlast**

**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 12 oktober 2011

Bijdragen (liefst digitaal) zijn welkom tot 29 augustus 2011 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

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, Pete Jordan, Johan Kerstens, Marjolein de Lange, Tom Lantink, Anne-Mariken Raukema, Fred Redemeijer, 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

MAIL & WIN

Wilt u kans maken op een exemplaar van het boekje *Amsterdam Wereldstad op de Fiets?*

Stuur dan een mail aan amsterdam@fietsersbond.nl met onderwerp: Mail&Win Wereldstad Oek en in de tekst: uw naam en adres.



U kunt ook een postkaart sturen aan de Fietsersbond in Amsterdam met dezelfde gegevens.

Onder de inzenders verloten wij 20 exemplaren van het boekje.

DIGITALE NIEUWSBRIEF

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

Mail ons ovv "Fietsband":
amsterdam@fietsersbond.nl

In dit nummer:

- 3 **Update Actie Snorscooters**
- 4 Nieuws
- 5 Bollenzondag
- 6 Zijstraat
- 7 Fietsforce
- 8 Amsterdam in 2030 | Puzzelfoto
- 9 ARCAM voor fietsers
- 10 Op de fiets door Sevilla
- 11 Verkeerslichten
- 12 Fietsenmaken op straat
- 14 Zijstraat
- 15 Een hoofd-hoofdnet fiets?
- 16 ASO's | Zijstraat
- 17 Amsterdam op de fiets
- 18 Problemen in Slotermeer
- 19 Fietsrouteplanners (testje)
- 20 Knelpunten
- 23 Column Pete Jordan
- 24 NIET ZO MAAR ZO

Bij de voorkant

In een reactie op vragen over snorscooterverlast heeft ook de minister een duit in het zakje gedaan. Ze suggereerde dat met bepaalde borden die overlast wellicht aan banden gelegd kan worden. Aan welke van de borden op de voorkant van deze OEK dacht de minister daarbij? Weet u het? En weet u misschien ook wat de bezwaren tegen die suggestie zijn? Laat het ons weten.

Aankondiging

Wat: Algemene Actieve Ledenvergadering
Wanneer: di 7 juni, 20 uur
Waar: WG-plein 84
Agenda: Interne organisatie van de afdeling

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



RECYCLED
Papier gemaakt van gerecycled materiaal
FSC® C008011

Actie Scooteroverlast

Wethouder wil snorscooters op het fietspad houden

Nog meer krantenartikelen over snorscooters, ingezonden brieven van zowel fietsers en snorscooteraars, een TV-item bij de Vara's Ombudsman, bijna 6000 petities en op 10 maart een hele schoolklas in de raadscommissie (foto): de gemeenteraadsleden kan het niet ontgaan zijn dat snorfietsen op het fietspad de Amsterdammers bezig houdt.

Op 21 april waren deze gemeenteraadsleden zelf aan de beurt om te reageren op het antwoord van wethouder Wiebes op het onderzoek van de Fietsersbond en de nota 'Dus niet brommen' van GroenLinks.

En ook was er een nota van Minister Schulz van Haegen. Ze wil niet de snorfiets van het fietspad weren, maar geeft aan dat de gemeenten daar zelf maatregelen voor moeten treffen: "Onder bepaalde omstandigheden kan de afweging gemaakt worden om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen. De lokale overheid is bij uitstek geschikt om een dergelijke afweging te maken. De wet biedt verschillende mogelijkheden".

Maar Wiebes ziet niets in lokale maatregelen. Alleen enkele fietspaden, bijvoorbeeld door parken heen zouden voor

snorfietzers gesloten kunnen worden. "In feite is mijn standpunt: snor afschaffen. Het is de categorie die nergens past.", verzuchtte hij. Maar daar gaat de wethouder helaas niet over. En zo verwijzen rijk en gemeente naar elkaar zonder dat er iets gebeurt.

Een meerderheid van de raad, waaronder D66 en coalitiegenoten PvdA en GroenLinks, vindt dat de wethouder in Amsterdam wel degelijk een proef moet doen met snorfietzers op de rijbaan. Mogelijk is dat ook voor snorfietzers zelf juist veiliger: nu gebeuren er veel ongelukken met afslaande auto's die de snelheid van de op het fietspad achterop

komende snorfietzers onderschatten (of ze helemaal niet zien). Na de zomer komt dit onderwerp terug in de raad.

Gelukkig zijn er ook lichtpuntjes. Zo wil de Minister de meetmarges bij overschrijding van de maximumsnelheid verkleinen. Nu wordt een snorscooter die 25 kilometer mag rijden pas bekeurd bij een snelheid op de rollertestbank van 39 kilometer per uur. En de wethouder wil bekijken of er meer snelheidscontroles kunnen komen, al blijft onduidelijk of de politie daar wel capaciteit voor heeft.

GF



Wie zijn die snorscooterrijders?

In het Parool van 19 april stond een artikel over "Snelheidsduivels met 40 km per uur". Daarin werden vier berijders van snorscooters geportretteerd. We vonden wat ze zeiden opmerkelijk genoeg om dat hier (enigszins bekort) voor de lezers van OEK over te nemen.

Man, 58, werkt in een coffeeshop, rijdt op een Sym.

"Dit is het beste vervoermiddel van Amsterdam. Als je met de auto naar de stad gaat, betaal je je scheel aan parkeergeld. Bovendien heb je geen plaats om te parkeren. De snorfiets hoort thuis op de weg, niet op het fietspad. Desnoods maar een helm op. Je mag ermee op het fietspad, maar ik vind dat fietsers meer rechten hebben daar. Voor de fietsers vind ik het vrij gevaarlijk, die rijden vaak met zijn tweeën naast elkaar. Als snorfietser heb je problemen om ze in te halen, je moet constant toeteren. Deze gaat 45

per uur. Volgens de wet mag je 25, maar dan haalt een fietser je in: dat is geen gezicht."

Man, 47, werkt in de levensmiddelenbranche, rijdt op een Kymco.

"Ik kan maximaal veertig kilometer per uur. Als ik op het fietspad voorzichtig rijd, 35, dan gaat dat prima. Een snorfietser remt heel krachtig: als ik rem, sta ik stil. Een fietser achter je heeft dat vaak niet door en fietsers remmen niet zo snel als een snorfietser. Ik denk dat er in de stad toch wel zo hard gereden wordt door auto's dat het voor snorfietzers te gevaarlijk is om op de weg te rijden. Qua veiligheid is een helm voor mij niet nodig."

Vrouw, 50, heeft een Thais eet-huis, rijdt op een Piaggio.

"Ik vind dat de snorfietser op het fietspad moet blijven. Op de weg is het te gevaarlijk voor ons: auto's zijn niet gewend aan snorfietzen op de weg. In

tien jaar heb ik nog nooit een ongeluk gehad, maar ik ben ook heel voorzichtig. Ik rijd niet hard: ongeveer 35, dat vind ik genoeg. 25 rijden is moeilijk, er zit altijd wel een andere snorfietser achter je die harder wil en boos wordt dat je het verkeer afremt. Ik heb vaak last van fietsers: ze letten niet op en snijden je soms. Een helm op doen, vind ik geen probleem: je hebt veel mooie modellen. Zonder is wel lekker makkelijk, zeker in de zomer."

Vrouw, 43, is huismoeder, rijdt sinds twee jaar op een Sym.

"Een 'snor' is beter dan een 'brom'; een helm op vind ik zó n gedoe. Op het fietspad ben je beter beschermd; op de weg houden ze helemaal geen rekening met je. Met 25 kilometer per uur tussen de auto's rijden, dat is best wel lastig. Je moet met het verkeer mee kunnen rijden. De mijne gaat 45 kilometer per uur. Het is natuurlijk wel veiliger als je gewoon 25 rijdt, dat is logisch, maar ik houd van lekker snel."

© Het PAROOL

Afsluiting bij Kadijken

Er wordt veel gefietst tussen de Oostelijke Eilanden en de Plantagebuurt. Dat gebeurt over een onopvallende maar belangrijke route dwars op de Kadijken. Hij verbindt winkels, scholen, sportvoorzieningen, musea en een dierentuin. Typisch zo'n Amsterdamse route die door velen dagelijks meerdere keren gereden wordt.

Op het moment van schrijven zijn de Kadijken een moeilijk te nemen horde. De doorsteek nabij de Overhaalsgang is sinds anderhalf jaar afgesloten wegens renovatiewerkzaamheden. Buurtbewoners en de Fietzersbond zijn keurig geïnformeerd maar de afsluiting duurt wel heel lang.

Daarbij komt dat ondanks verzoeken aan de projectmanager om te wachten, de kortste omrijdroute nabij de Nijlpaardbrug ook opgebroken is. Mopperende fietsers slalommen daar nu illegaal over losliggende rubber planken, bedoeld voor voetgangers. Deze uiten dan ook hun verwensingen. Het projectmanagement ontkent dat er klachten zijn en stelt vast dat alle problemen zich vanzelf oplossen.

Effectiever een goede fietsverbinding om zeep helpen is nauwelijks denkbaar. De sector Openbare Ruimte van het stadsdeel windt er dan ook geen doekjes om dat zij de doorsteek bij de Overhaalsgang liefst voor eeuwig had willen sluiten.

De Fietzersbond benaderde daarover de omwonenden via het adressenbestand van het Wijkcentrum Oostelijke Binnenstad. Dagenlang stroomden de reacties binnen. Zeker vijftig mensen bepleitten op grond van goede argumenten het behoud van de doorgang. Grote voorstanders van afsluiting hebben, ondanks uitdrukkelijk verzoek, niet gereageerd.

Het wekt verbazing hoe makkelijk er bij de sector Openbare Ruimte soms nog gedacht wordt over het afsluiten van fietsverbindingen. Maar uiteindelijk is er van de Kadijken toch goed nieuws: de rayonmanager Openbare Ruimte heeft in een reguliere buurtvergadering gezegd dat de fietspaden gewoon terugkomen en dat de functies van de doorgangen blijven zoals ze waren.

Dank aan het Wijkcentrum en de buurtbewoners.

JPN

Rotonde Oostoever

Al eerder maakte de OEK melding van de vernieuwde rotonde op Oostoever, bij de noordoost punt van de Sloterplas. Deze hele grote rotonde was een blackspot, vooral omdat auto's er heel hard overheen konden. En waar auto's dat kunnen, doen ze dat meestal ook, althans een aantal.

Voor fietsers is deze rotonde een kruispunt van twee belangrijke hoofdnet routes. En omdat hij zo groot is heeft de Fietzersbond altijd gepleit voor twee-richtingsfietspaden rond de rotonde. Fietsers die linksaf moeten, willen niet die hele grote bocht om de rotonde maken, maar kiezen voor de kortste weg, ook al is die tegen de richting in. Vóór de herinrichting deden ze dat ook, zelfs op het deel dat enkel een fietsstrook had!

Onze wens werd begrepen, maar het probleem was een veilige inrichting. Hoe maak je automobilisten die de rotonde verlaten duidelijk dat ze niet alleen schuin achter zich moeten kijken maar ook naar linksvoor naar fietsers in de tegenrichting?

In de uiteindelijke oplossing zijn de fietspaden duidelijk onderdeel van de rotonde doordat ze echt helemaal met de ronde meebuigen en hun aanwezigheid met goede bebording, haaiantanden en een asmarkering wordt aangekondigd. Wij wilden het fietspad – waar het de rijbaan kruist – ook graag op een verhoging, zodat afrijdend autoverkeer moet remmen. Maar dat is niet overgenomen omdat de wens om een vlakke route voor de bus te hebben voorrang kreeg.

Begin maart is de rotonde door ons geschouwd, samen met vertegenwoordigers van het stadsdeel en de werkgroep Blackspot. En we zijn tevreden. De fietspaden op de rotonde zijn mooi uitgevoerd. Voor oprijdend en afrijdend autoverkeer is het duidelijk dat het voorrang moet geven aan de fietsers op de rotonde. Ook zien automobilisten die van de rotonde af willen bijna automatisch de fietsers die hen in de tegenrichting tegemoet rijden. Maar toch... Als automobilisten tot stilstand zijn gekomen om een fietser voor te laten gaan, dan kijken ze, vóór ze daarna weer optrekken, niet automatisch naar eventuele fietsers uit de tegenrichting. Zo blijkt uit waarnemingen. Dus fietsers in de tegenrichting: wees daar altijd op bedacht!

MdL



In het begin van de 20e eeuw keken Amsterdammers elk voorjaar vol verlangen uit naar 'Bollenzondag', de eerste zonnige, warme lentezondag in de bloesemtijd. Op zo'n Bollenzondag trokken Amsterdammers in de jaren '20 en '30 massaal van de stad naar de beroemde bollenstreek ten zuidwesten van de stad.

Bollenzondag



Velen liepen naar de bollenvelden, anderen gingen met de trein of de auto, maar de fiets was toch wel de opvallendste manier om deze bedevaart te maken. In 1931 beschreef een verslaggever in Amsterdam de voorbereidingen op de ochtend van Bollenzondag als volgt: "In chique wijken en in oude, smalle straatjes poetsen ze hun 250.000 rijwielen op – oude fietsen en splinternieuwe. Ze pompen hun 500.000 banden op en plakken haastig oude binnenbanden die op het allerlaatst bezweken." Fietsers konden veel meer bollenvelden bereiken dan degenen die te voet gingen. En in tegenstelling tot wie met de auto ging, konden fietsers de files omzeilen en zich op de smalle paden tussen de velden begeven. Het hectische verkeer in de Bollenstreek ontlokte een getergde fietser in 1933 de opmerking "t Is hier net het Leidseplein."

Eén Bollenzondag-verslaggever was zo onder de indruk dat hij meende dat "minnende paartjes op de fiets naast elkaar keuvelen en lief doen" en zo "dichters van de straat en als het ware lichttorens van humaniteit, verkondigers van de lente" waren. Behalve verliefde paren trokken complete gezinnen en maatschappelijke organisaties (padvindes, studentencorpsen, religieuze genootschappen, enz.) in optocht op naar de velden, met "vlaggen aan het stuur, bagagedragers hoog opgepakt met proviand." Mannen fietsten met hun jassen vastgebonden op de bagagedrager, hun broekspijpen opgestroopt. Vrouwen reden in frisse jurken met korte mouwtjes, "velen met bloote beenen." Jongens droegen korte broeken "om gemakkelijker de beenen te kunnen bewegen." Meisjes hadden luchtige zomerkleren of trainingspakken aan. Honden reden mee in rieten manden.

De mensen zongen opgewekte liedjes bij het fietsen. "Iedereen is vrolijk," schreef een verslaggever in 1938, "niemand kan wachten om een eerste glimp van de fraai gekleurde velden op te vangen." Nog een verslaggever noemde de Bollenzondag van 1934 een "veldslag van mensenhorden tegen miljoenen bloemen."

Onderweg stonden langs wegen en fietspaden honderden verkopers opgesteld om gesneden hyacinten, krokussen, narcissen en tulpen te verkopen. Aangezien de handel, waar het de kooplieden om begonnen was, de bollen waren, werden de bloemen – die vóór de bollenoogst ontkiemden – vrijwel als afval behandeld. En dus werden die bloemen voor een paar duiten aan voorbijgangers verkocht. Kinderen zaten langs de weg en vlochten met touw slingers van narcissenkopjes. Venters prezen hun koopwaar luidkeels aan en bedienden zich van lange stokken om de slingers aan de zich voorbij spoedende fietsers te kunnen aanreiken. Ook populair waren de verkopers die langs de weg ijsco's, citroenlimonade en ranja aan de man brachten. En kaartjes voor uitkijktorens – houten staketseks vanwaar men een vogelperspectief had op de lappendeken van rode, blauwe, witte, oranje en paarse velden. En dat in alle schakeringen: onder de verschillende velden met rode tulpen signaleerden verslaggevers een palet van "zacht rood" tot "wijnrood", "gloeiend rood", "felrood", "knalrood" en "bloedrood". Men werd als het ware "gebombardeed met meer schoonheid dan het menselijke brein kon verwerken."

En bovenop het feest voor het oog kwam nog het feest voor de neus. "De bedwelmende roke der bloemenvelden," schreef een journalist, schiep een "teedere atmosfeer der minne paar-

de". Of, zoals een andere verslaggever het uitdrukte: het was een "orgie van kleur en geur."

Bij het bereiken van hun bestemming picknickten de feestgangers tussen de bloemen, dartelden of slenterden in het rond. En hoewel de bloemen zelf een populaire toeristische attractie waren (toerbussen en sneltreinen kwamen helemaal uit België, Duitsland en Frankrijk; men zag zelfs Amerikaanse auto's met Amerikaanse nummerplaten), vormde aan het eind van de dag de stoet "stoffige, hete en gelukkige" fietsers die naar Amsterdam terugkeerden een nog bedwelmender schouwspel. Fleurige decoraties versierden iedere fiets, werkelijk iedere fiets, als we de talrijke getuigenissen uit de jaren 20 en 30 mogen geloven. De frisse volle bloemen om sturen gewikkeld, rond frames geweven en door spaken gevlochten. Rieten manden aan sturen vastgemaakt dreigden te bezwijken onder het gewicht van zoveel bloemen. Hoeden waren met bloemen getooid; hoofden met kransen gekroond. Slingers bengelden rond halzen of waren als sjerpen over borstkassen gebonden. Kleine jongens waren "letterlijk versierd" met bloemen. "Maar het mooist waren toch de meisjes," schreef een verslaggever, "de armen vol bloemen, de gezichten gloeiend van de lentezon."

In de lente van 1940 lokte vooral het goede weer de Amsterdamse fietsers op verschillende zondagen naar de bollenvelden. Maar het drukt dat jaar was de tocht op een donderdag, Hemelvaartsdag. En ooggetuige op die feestelijke 2e mei sprak van "Het groote vermaak – het wonderlijke gevoel allemaal samen uit te zijn en hoè! – de levende

Lees verder op pag. 6

guirlandes van met bloemen getooide fietsers in één gesloten rij van Haarlem naar Amsterdam – dat alles maakt een onvergetelijken indruk.”

Maar dit genoeg bleek voor de Amsterdamse fietsers van korte duur. Slechts enkele dagen later vielen de Duitsers het land binnen. Tijdens de bezetting zouden er om een heel andere reden fietstochten van Amsterdam naar het platteland gemaakt worden. In 1945, net na de bevrijding, schreef de Amsterdamse P. A. Donker over zijn ervaringen tijdens de Hongerwinter, over wat hij zag toen hordes hongerige fietsers vanuit de stad naar het platteland stroomden in de hoop voedsel te vinden:

“Wij denken onwillekeurig terug aan gelukkiger tijden Toen was het vóórjaar en de blijde stroom uit Amsterdam trok Westwaarts, naar de bloembollenvelden. Stralende zonneshijn, glimmende fietsen met puike banden. Neem geen risico: leg er een nieuwen band om vóór je van huis gaat. [. .] Leg eens aan voor een glas melk, een reep chocolade, een uitsmijtertje-ham. [. .]

Destijds: allen op de fiets naar de bollen!

Thans: voor een hap eten op wankel oud-roest naar de boeren om piepers...”

Na de oorlogsjaren zouden de grote fietstochten naar de bollenstreek niet terugkeren. Als Amsterdammers naar de bollenvelden gingen, deden ze dat voortaan vooral en steeds meer in hun auto. En er was nog een verschil met wat er gebeurde tijdens de spontane Bollenzondagen van de jaren 20 en 30. Niet langer dwaalden de bezoekers van de bollenvelden rond tussen de velden, maar ze bezochten grote georganiseerde evenementen zoals het Bloemencorso of speciaal ingerichte locaties zoals de Keukenhof.

PJ



Zo wordt de bollenstreek in 2011 beleefd: heren stappen uit de auto op de fiets voor een fotomoment

Het licht des Levens

De nieuwe medewerker van de Amsterdamse fietsersbond, Gerrit Faber, vindt sociale media belangrijk. Nou, als ik daar beter van ga fietsen, dan wil ik er het mijne van weten. Ik heb me aangemeld bij LinkedIn, Facebook en Twitter. Sindsdien kom ik niet meer aan fietsen toe! Ik neem u mee.

Smoelenboek

Smoelenboek (Facebook) is wellicht leuk, maar nutteloos voor actievoerende fietsers. Je bouwt een sociaal netwerk op met vrienden (Spreuken 18:24: een vriend is soms beter dan een broeder). Maar hoeveel vrienden kun je aan? Hoe kun je 2.000 vrienden hebben? Zijn alle fietsers mijn vrienden? We rijden geen motor, kom nou.

LinkedIn

Bij LinkedIn is de situatie anders. Dat is een sociaal medium dat gebaseerd is op professionele relaties. Dus geen vakantiefoto's of andere pikante ongein. Je CV is belangrijk, je human resources, maar ook je filosofie, je inspiratie. Waar je staat in het leven. De Fietsersbond heeft op LinkedIn een eigen groep aangemaakt waar de broeders en zusters van het Fietsersgeloof met elkaar kunnen discussiëren. Nou, dat stelt geen enkele moer voor. Beetje sociaal mediateren over fietshelmen voor Zeeuwse scholieren. In maanden heb ik geen zinnige bijdrage gezien. Trouwens ook in mijn andere LinkedIn (beroeps) groepen is het huilen. Het gaat om één ding: zorg dat je zoveel mogelijk connecties hebt, dan sta je bovenaan de pikorde. Dan toch liever Facebook, daar heb je vrienden met een smoel. Bij LinkedIn zijn het connecties, hoeveel stekkertjes kan een mens hebben.

Twitter

Nou dan ten einde raad naar Twitter. Daar gaat het om volgelingen. Hoe meer hoe belangrijker. Jouw tweets (berichten van maximaal 140 tekens) worden gelezen door je volgelingen. Mijn probleem is dus dat ik wel leuke tweets kan plaatsen maar geen volgelingen heb (volg @Zijstraat). Ik ben zelf volgeling geworden van leuke mensen, nuttige instanties en van fietsersbondzaken. Je merkt dat ze bij de Fietsersbond nog een beetje amateuristisch zijn, maar ze doen hun best. Via Twitter heb ik al veel meer nuttige informatie ontvangen dan via de andere sociale media. Ook veel leuke informatie. Maar ik wilde natuurlijk ook weten wat onze kersverse Amsterdamse Fietsersbondmedewerker twittert in het belang van de fietser. En dat viel erg tegen, dat ging vooral over fietsen rond Sevilla. Maar dat kwam misschien omdat hij dan even kon uitrusten boven op de berg. Veel mensen die ik spreek zijn negatief over Twitter (voornamelijk uit onkunde), maar van alle sociale media past die het beste bij mij. Over verslaving maak ik me niet druk, de hype is over twee jaar weer voorbij. De Fietsersbond heeft ook een Twitterfiets, die uitgeleend wordt aan twitteraars met meer dan honderd volgers en die bereid zijn een week lang te twitteren.

Ik heb geen honderd volgers en kom dus niet in aanmerking. U kunt er wat aan doen. U wordt dan mijn volgeling, maar ik zal u niet als zodanig behandelen, maar wel bedanken met een serie tweets. Ga naar @Zijstraat.

TL

Barbara Westerveld is een van de zeven enthousiaste studenten van de Universiteit van Amsterdam (UvA) die het project Fietsforce op poten zetten. Fietsforce richt zich op dak- en thuisloze jongeren van 18 tot 25 jaar, die fietsers in Amsterdam gaan helpen als ze onderweg pech krijgen. Aan de start in maart gingen twee jaar voorbereiding vooraf. OEK ging met Barbara praten.

Fietsforce

Krachtige impuls voor dak- en thuisloze jongeren

“Fietsforce”, zo licht ze toe, “is het nieuwste mobiele fietsreparatiebedrijf in Amsterdam. Er zijn er al meer, maar die verplaatsen zich met auto’s. Wij zetten alleen fietsen en elektrische scooters in; die laatste zijn sneller dan fietsers, dus als de afstand groot is, kunnen die worden ingezet.” Wie fietspech heeft kan 0800-fietspech (d.w.z. 0800-343877324) bellen en krijgt dan de fietsenstalling annex fietsreparateur bij NS station RAI aan de lijn. Dat is de uitvalsbasis van Fietsforce. De pechvogel wordt een aantal vragen gesteld, over de aard van de pech en de locatie voor een Fietsforcer uitrukt om hulp te bieden. Zij rijden op Tulpsietsen, een van de sponsors, en zijn uitgerust met een standaardkrat gereedschap en hulpmiddelen. Bij kleine reparaties als een lekke band komt een jongere je band plakken, bij grotere klussen, zoals een gebroken frame, wordt een ruilfiets meegenomen die tegenborg wordt meegegeven. De klussers zijn duidelijk herkenbaar als Fietsforcers en kunnen zich ook legitimeren. En hebben – mede vanwege hun eigen veiligheid – geen geld op zak. Wie z’n fiets heeft laten repareren, kan alleen betalen met de pinpas.

Pantar Amsterdam

Half februari vond een introductiebijeenkomst plaats. Omdat het opsporen van dak- en thuisloze jongeren mij geen sinecure lijkt, vraag ik Barbara, hoe zij hen bereiken. Eigenlijk ligt dat wel voor de hand: via Pantar Amsterdam, een van de grootste bedrijven gericht op re-integratie in Amsterdam. Zij hebben contact met de jongeren die in (opvang)



huizen van onder andere de Volksbond en HVO Querido wonen. En Pantar heeft inmiddels veel expertise opgebouwd in de omgang met en begeleiding van de jongeren. Ervaren monteurs van Pantar leiden de jongeren dan ook op. Zo worden sociale vaardigheden – waar nodig – professioneel getraind. Westerveld: “De jongeren vormen een moeilijk te definiëren en weinig zichtbare doelgroep; de redenen waarom ze niet meer thuis of al zelfstandig wonen lopen erg uiteen. Wij weten ook niet alles van hun achtergrond, wel hebben we een aantal criteria waaraan de jongeren moeten voldoen om mee te doen. Als ze zelf niet over hun tijd hiervoor beginnen, zwijgen we er over.”

SIFE en idealisme

Fietsforce is een project van SIFE, de internationale koepel Students in Free Enterprise (SIFE), in de VS begonnen maar intussen wereldwijd vertakt. Alleen binnen de UvA lopen intussen al vier SIFE-projecten, waarvan Fietsforce de jongste is. Studenten kunnen ervoor kiezen om

vanaf nul een heel nieuw project te starten, of ze kunnen een paar jaar meewerken aan een al bestaand project. SIFE probeert aldoende de continuïteit van een project te waarborgen; het stort niet ineen als een of meer deelnemers afstuderen en andere wegen inslaan. Het werken aan een project bevordert in vrijwel alle gevallen het sociaal maatschappelijk bewustzijn van de studenten. Barbara: “De dak- en thuisloze jongeren zijn net zo oud als wij, maar wij hebben zoveel meer kansen dan zij. Wat wij willen is hen een faire, tweede kans geven. Vaak zie je dat ze nu zelf ook wat van hun leven willen maken. Wij geven hen graag die mogelijkheid.” SIFE is onafhankelijk en kent geen politieke of religieuze ideologieën. Je gaat als student dan ook geen enkele verplichting aan, maar Barbara en haar zes medebestuursleden ervaren het tegelijk niet als vrijblijvend. Het is naast hun studie een vrijwillige bijdrage aan de maatschappij met een duidelijk doel. Alle zeven bestuursleden hebben een bepaalde taak, zoals fondsen werven, communicatie en contacten met Pantar. De achtergrond van de zeven studenten lopen uiteen; de een koos voor Economie, de ander voor Politologie, Rechten of Planologie. Maar er zit ook een bedrijfskundige in de dop bij. Zo snijdt het mes aan twee kanten; ook zij doen relevante werkervaring op binnen Fietsforce.

AMR

www.fietsforce.nl
www.sife.nl

Amsterdam in 2030

Om een helder en werkbaar idee te krijgen van waar we als fietsers-bonders naar streven, leek het een goed idee eens flink vooruit te kijken. Hoe zouden we willen dat Amsterdam er wat betreft fietsen in 2030 uitziet? Als voorzet schetste Gerrit Faber onderstaand vergezicht. We zijn benieuwd wat onze leden daarvan vinden. Laat het ons weten. Vooral als u het anders ziet.



Binnen de A10/onder het IJ is het domein van fietsen en voetgangers. Dat is zo gekomen doordat er echt gekozen is voor de fiets, en de ruimte daarvoor optimaal is ingericht. Dit ging ten koste van de ruimte voor parkerende auto's en rijdende auto's. Auto's zijn er alleen met ontheffing, alleen bewoners, laden lossen, aannemers en enkele taxi's komen in aanmerking voor zo'n vergunning. Alle straten zijn breed genoeg om comfortabel te kunnen fietsen. Buiten de A10 is een omslag gemaakt van auto-denken naar fiets-denken. Winkelgebieden rekenen erop dat bezoekers per fiets komen; de autoparkeervoorzieningen uit de 20e eeuw worden omgebouwd tot fietsparkeervoorzieningen. Ook stedenbouwkundigen hebben deze omslag gemaakt, bij het ontwerpen van

nieuwe wijken is de fietsinfrastructuur leidend. Een deel van het hoofdnet fiets is doorontwikkeld tot het superhoofdnet: breed op drukke routes en strak bij lange routes. Alle routes zijn in elk geval ook verkeersveilig, juist met het oog op jongere en oudere fietsers. De routes in de stad sluiten aan op de fietsroutes vanuit de regio en op de fiets-snelwegen naar Zaanstad, Purmerend, Haarlem, Uithoorn, Weesp en Utrecht. Die zijn speciaal ontwikkeld voor snelle fietsers en hebben aparte rijstroken voor verschillende snelheden. Dankzij de fietssnelwegen is er een toename van het aantal lange-afstands fiets forenzen. Het aandeel fietsers is door dit alles drastisch gestegen. Daardoor is ook al een groot deel van de openbare ruimte anders ingericht dan in 2010: niet de auto,

maar de fiets bepaalt het wegprofiel.

Fietsen hebben weinig last meer van de onveiligheid, vervuiling en ruimtebeslag die auto's in de 20e eeuw nog veroorzaakten. Bij de A10 zijn transferia voor automobilisten van buiten de stad. Het is niet mogelijk voor bezoekers om binnen de ring te parkeren. Bij de transferia stappen automobilisten over op een OV-fiets of op het OV. Bewoners parkeren grotendeels ook bij deze transferia. Binnen de ring zijn een paar duizend parkeerplekken voor bewoners ondergronds, maar daar zijn er na 2010 niet meer bijgebouwd.

In de wereld van ontwerpers overheerst het beeld van de 'gebruikte stad'. Gezien mag worden dat de stad functioneert en leeft: de aanwezigheid van mensen en fietsen maakt deel uit van het ontwerp. Omdat mensen weer trots zijn op hun fiets, zijn er veel minder zwerffietseren dan voorheen. Overal in de stad zijn voldoende rekken (geplaatst waar voorheen auto's parkeerden) of –voor echte kortparkeerdere bij bv supermarkten-fietsvakken. Op enkele locaties, waar veel mensen langere tijd verblijven (uitgaans- en winkelgebieden, stations) zijn grote gratis ondergrondse stallingen.

Door technische mogelijkheden efficiënt in te zetten, is er nauwelijks meer sprake van fietsdiefstal. Ook blijven fietsen niet lang meer ongebruikt in de openbare ruimte staan. Deze technieken hebben als aardige bijwerking dat het makkelijk is je fiets terug te vinden, en om een vrije plek te zoeken als je hem ergens parkeert. Iedereen in de stad is trots op en blij met deze manier van verplaatsen. Jongeren gebruiken massaal de fiets naar school.

De gemiddelde reistijd in de stadsregio is zoveel afgenomen dat iedereen de voordelen ziet. Andere voordelen zijn de toegenomen verkeersveiligheid en afgenomen uitstoot. Nadelen zijn er eigenlijk niet. Winkeliers trekken meer klanten van over de hele wereld, de paar instanties met het 'snelheidsmonopolie' (politie, ambulance) halen ook hogere gemiddelden dan in 2010."

GF



Puzzelfoto

De puzzelfoto in de vorige OEK leverde slechts één inzender op: de straatgrafitti is te vinden op de nieuwe kade langs de noordelijke IJ-oever. Gelukkig was het antwoord goed en we hebben de winnaar de prijs gestuurd.

Ook deze keer geen makkelijke, maar volgens ons even leuk: waar bevindt zich dit gedicht??

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:
- Fietsersbond Adam, WG-Plein 84,
1054 RC Amsterdam
- Amsterdam@fietsersbond.nl

Onlangs verscheen de **Architectuurkaart Amsterdam Noord**, een prachtig document met informatie over architectuur en stedenbouw. Met fietsroutes en natuurlijk architectuurfoto's. Eerder werden al andere mooie kaarten uitgebracht.

Hup, op de fiets naar ARCAM op de Prins Hendrik-kade. Daar spraken we met Flora van Gaalen die voor ARCAM projecten doet en redactiewerk verricht.

ARCAM voor fietsers



Het ARchitectuurCentrum Amsterdam (ARCAM) werd in 1986 opgericht om in Amsterdam en omstreken het publieke draagvlak voor de architectuur te verbreden. De kaart van Noord is een gezamenlijk initiatief van ARCAM en de afdeling Toerisme van stadsdeel Noord, die ook graag wat er aan stedenbouw te beleven valt graag in kaart brengt en voor iedereen beschikbaar maakt. ARCAM dacht er al langer over na, maar nu was de tijd rijp. Flora van Gaalen: "De NDSM werf is bijna klaar, er is slechts voor een deel bekend wat er met Overhoeks gaat gebeuren en het nieuwe Filmmuseum staat in de steigers. Voor ons is het belangrijk dat zo'n kaart niet te snel verouderd. Deze kan zeker vijf jaar mee." Architectuurkaarten zijn er al voor Zuidoost en het Oostelijk Havengebied, nu dus ook voor Noord.

De kaart biedt geen uitgestippelde routes, maar wie in architectuur is geïnteresseerd kan zelf zijn piketpaaltjes kiezen en een route samenstellen. Op de keerzijde staat een handig overzicht van de architecten die in Noord hun sporen hebben achtergelaten. Zo vond ik het verrassend om te zien dat de ontwerper van mijn huis in de Rivierenbuurt, G.J. Rutgers, ook twee villa's aan de Meeuwenlaan heeft ontworpen. Het grootste deel van de achterkant van de kaart wordt ingenomen door een uitvoerige toelichting –

Stadslandbouw

Voor mensen met een smartphone brengt ARCAM ook routes uit via een mobiele architectuurapplicatie van het Nederlands Architectuurinstituut (NAI). Eén ervan gaat langs 12 stadslandbouwprojecten in Amsterdam. En op 19 mei werden 2 'mobiele fietsroutes' door het Van Eesteren museum Nieuw-West gelanceerd. Ze zijn gratis te downloaden via www.arcam.nl.

met foto's – op het ontstaan van Noord, met de Waterlandse zeedijken als begin, de industriële gebieden en natuurlijk de Tuindorpen. Ook wordt ingegaan op de naoorlogse bebouwing, het stadsdeel en de toekomst.

IJburg en wiertjes

Sinds in 2000 de eerste contouren van IJburg fysiek werden, organiseerde ARCAM jaarlijks de Dag van IJburg, met excursies. Op die manier kon iedere geïnteresseerde de ontwikkelingen van dit nieuwe stuk Amsterdam op de voet volgen tot er echt werd gebouwd. Toen stopte de Dag, maar er verscheen wel ieder jaar een kaart. Door die kaarten naast elkaar te leggen, kan iedereen het nieuwe eiland zien groeien. Een overzicht en documentatie die normaliter alleen het kadaster van dat soort projecten biedt. De laatste kaart is de Architectuurkaart IJburg waar alle afzonderlijke deeleilanden – bebouwd en nog onbebouwd – inzichtelijk worden, compleet met de namen van de architecten(bureaus). De tweetalige kaart (Nederlands, Engels) vond gretig aftrek bij de nieuwe bewoners; Bruna kon ze niet aanslepen. Flora van Gaalen noemt de doelgroep van ARCAM 'wat schizofreen': het zijn wel mensen die – al dan niet professioneel – geïnteresseerd zijn in bouwkunst, maar toch niet al te veel details willen zien. Veel detail kan ook niet gezien de beperkte ruimte op de kaarten. Maar door de niet geringe omvang zijn ze ook weer niet echt geschikt om op de fiets mee te nemen. Beter dus om vooraf thuis keuzes te maken en een route te plannen.

Stad op wiertjes is een kaart van ARVAM die wel handzaam is. Ontwikkeld in 2009 ter gelegenheid van de landelijke Dag van de Architectuur. Het thema was 'mobiliteit' en Amsterdam koos voor het subthema 'stad op wiertjes'. Dit is ook al

een tweetalige kaart die ditmaal wel een route beschrijft. Die begint en eindigt bij ARCAM en voert langs Kattenburg, Pakhuis de Zwijger en – met een kleine uitstap naar het Java-eiland – via het Oosterdok langs Nemo weer terug naar ARCAM. Er is niet alleen aandacht voor gebouwen maar ook – vanwege die wiertjes – voor het plaveisel (bakstenen, tegels, keitjes, asfalt). En daarnaast voor gevels (van Mövenpick, Muziekgebouw en OBA), tramhaltes, bruggen en nog veel meer. Een interessant en informatief rondje voor fietsers, skaters en voetgangers.

AMR

De kaarten zijn te koop bij ARCAM. Meer info op www.arcam.nl (onder "publicaties"); de kaarten kunnen ook online besteld worden.

Kaart Noord

De kaart biedt een gedetailleerd beeld van Noord; niet alleen van het bebouwde gebied tussen Tuindorp Oostzaan en Nieuwendam, maar ook van landelijk Noord, tot aan de IJsselmeerdiijk met dorpen als Holysloot en Durgerdam. Er staat ook een index per periode, te beginnen met 1500, daarna 1800, 1900 en daarna gedetailleerder: 1950, 1980, 1990, 2000 en 2010. In de eerste periode (1300-1800) ontstonden onder meer de toren van Ransdorp en Cafe 't Sluisje aan de Nieuwendammerdijk. Het laatste tijdvak (2010 en later) omvat onder andere de woningen in het Overhoeksgebied (van Jo Coenen, Mecanoo architecten en anderen) en de bruggen over het Noordhollandsch Kanaal die voor 2012 staan gepland. Door een heldere nummering kunnen alle 180 objecten makkelijk worden teruggevonden.

Op de fiets door Sevilla

Wat gebeurt er als 900 deelnemers van een internationale conferentie over fietsen in Sevilla een pasje krijgen voor een 'witte fiets'? De provisorische fietsenstalling bij het congrescentrum staat vol met honderden van die leenfietsen.

Zoals veel Europese steden heeft nu ook het spaanse Sevilla een systeem met leenfietsen. In 250 fietsenrekken verspreid over de stad zijn ruim 2000 "Sevici" fietsen beschikbaar. Met behulp van een pasje kun je een fiets meenemen en elders in de stad weer in zo'n rek terugzetten. Het lijkt op het succesvolle Parijse systeem van de Vélib, waar Parijzenaars 20.000 leenfietsen tot hun beschikking hebben.

Sevilla heeft in de afgelopen vier jaar ook een stelsel van meer dan 100 kilometer vrijliggend fietspad aangelegd. In die tijd is het straatbeeld in Sevilla veranderd: het aantal dagelijkse fietsers steeg volgens opgaaf van 2500 naar 70.000. Dat is voor een stad zonder fietstraditie een forse prestatie. Met een investering van 32 miljoen euro 70.000 Sevillanen dagelijks op de fiets krijgen is niet slecht vergeleken met de 600 miljoen die nodig was voor een metrolijn, die dagelijks door 40.000 mensen wordt gebruikt.



Gerrit Faber op 2-richtingenfietspad met boom

Eind maart organiseerde Sevilla met trots de conferentie Velocity, waar 900 fietsdeskundigen uit 50 landen hun ideeën en ervaringen uitwisselden. Ik was daar voor de Fietzersbond en mocht daar ook de Sevici-fietsen uitproberen.

Zoeken

De Sevici-fietsen zijn genummerd. Het nummer staat ook op de sleuteltjes. Dat is wel zo handig als er enkele honderden van die fietsen bij het congrescentrum staan geparkeerd. Althans, meestal.

Toen ik in de middagpauze mijn fiets wilde opzoeken bleek dat op mijn sleuteltje het fietsnummer ontbrak. Gelukkig had ik 's ochtend goed opgelet en wist ik globaal nog wel waar mijn fiets moest staan. Maar het uitproberen van mijn sleuteltje op een tiental fietsen had geen resultaat. Gelukkig had de organisatie van Velocity overal rekening mee gehouden. Er waren mensen van Sevici in de buurt en zij konden contact opnemen met de centrale en met het nummer van mijn

pasje het nummer van mijn geleende fiets achterhalen. Dus ging ik op zoek naar fiets 3254.

Maar helaas, nog steeds geen resultaat. Wel nummers die erop leken en ook sloten die bijna pasten. Maar tussen de honderden fietsen was er geen nummer 3254.

Voor de Sevici-mensen was het inmiddels wel duidelijk dat het sleuteltje van een andere congresganger op mijn fiets paste en dat die er met mijn fiets vandoor was gegaan. Dan maar wachten tot iedereen een weg was en er



nog één Sevici-fiets over was?

De organisatie had ook op dit soort problemen gerekend en een trailer met reservefietsen neergezet. En nadat de Sevici-computer gebeld was en mijn nieuwe fietsnummer was ingevoerd, kon ik eindelijk terug naar de stad fietsen.

Fietsroutes

Dan een tochtje over de groen geverfde fietspaden. Het kost wat zweetdruppels, want het is al warm en de Sevici-fietsen trappen zwaar. De fietspaden zijn meestal tweerichting, redelijk breed en duidelijk afgebakend van het autoverkeer. Een mooie route loopt dwars door de stad langs de rivier de Guadalquivir.

Die stad was duidelijk nog bezig om de officiële fietstocht voor te bereiden. Een aantal trajecten waren afgesloten. Schilders waren in de weer met rollertjes, knalgroene verf en afplaktape om het fietspad goed op te laten vallen.

Petje af voor de gemeente die zo'n netwerk in zo korte tijd uit de grond heeft gestampt. En dat niet heeft gedaan door het schilderen van een witte streep op het trottoir, maar niet zelden ten koste van een rijbaan voor het autoverkeer.

Natuurlijk was het nog beter geworden als onze 'knelpuntengroep' vooraf naar de plannen had gekeken, net zoals ze kijkt naar de Amsterdamse plannen. Dan had ze verbetertips kunnen geven voor hier en daar onneembare, loodrechte hoeken, zebapaden over het fietspad pal achter bushokjes, lantaarnpalen met reclameborden op het fietspad en onzichtbare verkeerslichten. De fietspaden zijn desondanks een succes. Ze worden intensief gebruikt, wat bij stoplichten al leidt tot problemen omdat er geen rekening is gehouden met opstelruimte.

GF

Verkeerslichten: woekeren met de tijd

Veel mensen noemen verkeerslichten stoplichten. Helemaal fout. Verkeerslichten – officieel Verkeersregelininstallaties (VRIs) – zijn er juist om het verkeer te laten doorrijden. Om dat ook bij de actieve vrijwilligers van de Amsterdamse Fietsersbond duidelijk te krijgen was er een cursus over VRIs. Voor de lezers van OEK een samenvatting.

De cursus werd gegeven door Kees Moons, jarenlang voorzitter van de gemeentelijke Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam (WVA). De WVA beheert en beoordeelt alle verkeerslichten in Amsterdam.

Aan bod kwamen de basisprincipes van verkeersregelingen en de specifieke aanpak in Amsterdam. De 'studenten' hadden uiteraard vooral oog voor de voor- en nadelen van VRIs voor fietsers.

VRIs voor wie?

VRIs worden meestal niet neergezet om het fietsers naar de zin te maken. Ook niet om hen het leven zuur te maken. Fietsers (en ook voetgangers) kunnen het onderlinge verkeer over het algemeen prima zelf regelen, hun snelheden zijn laag en ze kunnen – als het geen aso's zijn – makkelijk langs elkaar vloeien.

Auto's, daarentegen, nemen veel ruimte in, en rijden bovendien vaak snel, waardoor bij enige drukte kruisende stromen er niet meer tussen kunnen komen. Dan is een VRI nodig. En verder worden VRIs gebruikt om openbaar vervoer voorrang te geven.

Fietsers hebben de VRIs te accepteren, hoewel er wel VRI-luwe routes te vinden zijn. Langs drukke autowegen kom je veel verkeerslichten tegen. Op verkeersluwe routes zijn er veel minder. Vergelijk bij voorbeeld de Wibautstraat met de Weesperzijde. Fietsers die de stad goed kennen, weten tal van weggetjes om verkeerslichten te vermijden en zo veel tijd te besparen.

Toch is het onvermijdelijk dat fietsers VRIs tegen komen. Daarom is het goed dat er een vertegenwoordiger van de Fietsersbond in de WVA zit.

Tijd en ruimte

Het doel van de cursus was om meer mensen van de Fietsersbond inzicht te geven in de zaken die spelen bij VRIs. Zo dat ze er beter over kunnen meedenken en – belangrijker – meepraten. Dus ging



het o.a. over de nummering van de richtingen op een kruising, over de manier waarop de verkeersregeling de tijd verdeelt die elke richting krijgt en dat het meestal woekeren met de tijd is om alle verkeersdeelnemers veilig aan bod te laten komen. Als er erg veel auto's over een kruising – een beperkte ruimte – willen, ontstaat er een tekort aan tijd. Dat probleem kan worden opgelost door meer ruimte te maken, bijvoorbeeld een extra opstelvak. Maar die ruimte is er vaak niet. Dan kan overwogen worden een afslagrichting te verbieden. Vooral een linksaf verbod levert tijd op. Maar dat kan elders weer negatieve gevolgen hebben.

In Amsterdam wordt er veel aan gedaan om binnen de beperkte tijd en ruimte toch zoveel mogelijk verkeer te kunnen verwerken ('afwickelen'). Wanneer er veel fietsers rijden in plaats van auto's levert dat enorme winst in tijd bij verkeerslichten op. De resterende automobilisten mogen ons daar wel dankbaar voor zijn.

Maar met de huidige aantallen auto's moeten ook andere middelen een bijdrage leveren om de doorstroming te garanderen. Zoals het toestaan van deelconflicten: dat afslaande auto's tegelijk groen krijgen met doorgaande

Cyclustijd

Verkeerslichtenregelingen doorlopen in principe een vast patroon waarin de verschillende richtingen groen (en oranje en rood) krijgen. De gehele periode waarin alle richtingen aan de beurt zijn geweest heet een cyclus. Zo'n periode heeft een bepaalde duur, cyclustijd geheten. Cyclustijd is iets anders dan wachttijd, want dat is de tijd die bij één bepaald licht zit tussen het op rood en weer op groen springen.

fietsers en voetgangers. Als dat niet zou worden toegestaan, zouden de meeste kruisingen met VRIs het verkeer niet aan kunnen.

Kritisch

De deelnemers aan de cursus hadden uiteraard de nodige kritiek: moeten fietsers niet vaak heel lang wachten omdat de doorstroming van het autoverkeer en het OV (te) vaak prioriteit krijgt? Volgens Kees is dat beleid zeker niet in het voordeel van fietsers, maar als de stad vastloopt is dat voor niemand goed en met name het beleid om OV voorrang te geven heeft grote voordelen.

De richtlijn dat op hoofdnet fiets de gemiddelde wachttijd niet groter mag zijn dan 30 seconden wordt op de meeste kruispunten gehaald. Als dat niet het geval is, dan is er meestal iets mis, bijv. dat een detectie voor de bus niet goed werkt. Een melding hierover aan de WVA kan helpen.

Beter

Hoe kan het beter worden voor fietsers? Een goede manier om wachttijden bij VRIs voor fietsers korter te krijgen is de dubbele realisatie. Bij de afwikkeling van de hele cyclus van de VRI krijgen de fietsers dan twee keer groen (tegenover de anderen maar 1 keer) (zie kader). Dat zorgt voor aanzienlijk kortere wachttijden voor fietsers. Een voorbeeld is de kruising van de Sarphatistraat met de Wibautstraat: ondanks de drukke autoweg die gekruist moet worden zijn fietsers er toch snel overheen.

Lees verder op pag. 14

Fietsenmaken op straat



Amsterdam kent erg veel straatfietsenmakers. Fietsreparaties op het trottoir vallen uiteen in twee categorieën.

Tot de eerste behoort fietsonderhoud voor de deur van je huis met de beschikking over alle noodzakelijke gereedschappen (en alle tijd) om de tweewieler te herstellen. In deze categorie is het plakken van een lekke band veruit het populairst.

De andere categorie bevat de wanhopige reparaties onderweg die nodig zijn om de reis te kunnen voortzetten. In deze categorie komt het terugleggen van een afgelopen ketting op de tandwielen het meest voor.

Andere populaire spontane reparaties zijn: een losse jasbeschermer vastzetten of een in het achterwiel of tandwiel geraakt kledingstuk – sjaal of jurk – lospeuteren uit de greep van ketting en tandwiel.

Karakteristiek voor deze laatste categorie straatfietsenmakers is dat, als ik ze vraag of ik een foto van ze mag maken, ze pas 'ja' zeggen als ik aanbied ze te helpen. Heel wat keren vertelden vrouwen me dat ze verbaasd waren dat ze zo lang hadden moeten aanmodderen vóór iemand hulp aanbood.

tekst/foto's : PJ





Mijn pogingen tot bijstand zijn niet altijd succesvol, en dan moet de ongelukkige straatfietsermaker alsnog met zijn of haar probleem naar een echte.

Een groene golf werkt voor fietsers vaak niet zo goed als voor auto's. Fietsers rijden namelijk met zulke verschillende snelheden dat ze nooit in een gesloten groep bij het volgende kruispunt aankomen ('pelotondiffusie'). Op de Raadhuisstraat is een groene golf gemaakt waar fietsers wel baat bij kunnen hebben. In aanleg is hij bedoeld voor het OV dat daardoor met een snelheid van 18km/uur door de straat kan. Fietsers die een beetje doorrijden kunnen daar mooi op meeliften.

Voor een beperkt aantal routes kunnen VRIs ook kansen voor fietsers bieden als de wachttijd voor hen verminderd zou worden. Om dit te realiseren zou de aanwijzing van een superhoofdnet van belang kunnen zijn.

Meehelpen?

De praktijkkennis van fietsers is van groot belang bij het verbeteren van voorzieningen. Voor verkeerslichten kan de Fietsersbond hulp gebruiken:

- Fietsers kunnen storingen en problemen (onredelijk lang wachten) bij verkeerslichten melden via licht@fietsersbondamsterdam.nl. Het is handig om het nummer van de richting te vermelden (staat in witte cijfers aangegeven op het verkeerslicht (zie foto).
- Soms is er ervaringsinformatie nodig over specifieke kruisingen. Daarvoor is de Fietsersbond op zoek naar mensen aan wie af en toe om informatie gevraagd kan worden, of die soms wat tellingen kunnen doen. Heb je belangstelling meld je dan aan via: amsterdam@fietsersbond.nl

MdL

lets mis

Naar aanleiding van de cursus ben ik zelf gaan meten op een kruising in mijn buurt waar fietsers heel

lang moesten wachten voor groen. Ik mat wachttijden van gemiddeld wel 50 seconden. Via een melding hierover van onze man in de WVA kwamen we er achter dat er inderdaad iets mis was in de regeling. Dat is inmiddels aangepast en de situatie voor de fietsers is verbeterd. (MdL)

"Bezuiniging op antifietsdiefstal grotendeels teniet gedaan"

Wethouder Wiebes heeft de bezuiniging van €150.000 op graveeracties en de controle op de handel in gestolen fietsen grotendeels teruggedraaid. De Fietsersbond had de raadsleden laten weten dat met name de registercontrole een zeer effectief middel is om de handel in gestolen fietsen en daarmee fietsdiefstal tegen te gaan. De afgelopen jaren is Amsterdam succesvol geweest

bij het terugdringen van fietsendiefstal: in zeven jaar gehalveerd. Hierdoor durven steeds meer Amsterdammers op een goede fiets te rijden i.p.v. op een gevaarlijk barrel. Daarom fietsen Amsterdammers weer vaker en langere afstanden en laten de auto thuis. De raad steunde een motie van de SP hierover en de wethouder stelde €100.000 beschikbaar.

ZIJSTRAAT

Fietssnelweg 2

O
P
I
N
I
E

In de OEK van februari jl. was ik nogal kritisch ten aanzien van de fietssnelwegen die er zouden moeten gaan komen. Ik zag daarbij twee complicaties over het hoofd: elektrische fietsen en fijnstof.

Elektrische fietsen

Ik veronderstelde dat vooral scooters zich tot fietssnelwegen aangetrokken zouden voelen, terwijl de Fietsersbond daar juist een felle campagne tegen begonnen is. Zo'n campagne met een gemeenschappelijke vijand levert veel leden op en dat is goed. Maar het werkelijke gevaar voor fietsers vormen toch echt de auto's. Die veroorzaken de dodelijke fietsslachtoffers.

Daarbij wordt in de campagne een potentiële vijand over het hoofd gezien die mogelijk nog bedreigender is: elektrische fietsen. Die kunnen ook hard; tot 25 km/uur wordt ondersteuning gegeven. Bovendien hoor je ze niet aankomen, wat de confrontatie nog heftiger maakt.

De verwachtingen zijn dat in 2020 de helft van de fietsen elektrisch zijn. (Ja, ook u! Alleen verstokte automobilisten die nooit fietsen, vinden elektrobikes iets voor mietjes.)

De fietssnelwegen zijn dus helemaal niet bestemd voor zwetende ploeters, ze worden straks het domein van elektro-scooters en elektrische fietsen. De fietssnelweg en de e-bike zijn een Match made in heaven. De gemiddelde snelheid zal stijgen van 18 naar 24! En dat is best hard.

Fijnstof

Het tweede probleem van de fietssnelweg zit hem niet in de auto, maar in wat hij uitstoot. De fietssnelweg moet concurreren met de autosnelweg en dus dezelfde route volgen (een beetje kriskras via knooppunten door de polder schiet niet op) en dat is gevaarlijk. Moniek Zuurbier is onlangs gepromoveerd op onderzoek dat tot de conclusie komt dat "op fietsroutes met veel autoverkeer en veel stoplichten de blootstelling aan fijnstof en roet tot 40 procent hoger is dan op fietsroutes met minder autoverkeer".

Niet in de auto of in de bus, maar op de fiets wordt de reiziger het meest blootgesteld aan luchtverontreiniging. Omdat je meer ademt op de fiets, krijg je ook meer schadelijke stoffen binnen. Rustig fietsen door een autoluwe woonwijk is dus stukken gezonder dan snel fietsen (en hijgen) langs een drukke autoweg. Zuurbier pleit daarom voor de aanleg van fietspaden waarbij rekening gehouden wordt met de gezondheidseffecten. Zuurbier: "Een deel van de verantwoordelijkheid voor de blootstelling van luchtverontreiniging ligt natuurlijk bij de reizigers zelf. Maar de gemeente kan er ook iets aan doen." Bijvoorbeeld door te voorkomen dat je als fietser bij drukke verkeerskruispunten langdurig moet stilstaan.

Als ik dit allemaal nog eens overdenk, dan lijkt het me toch echt beter het autoverkeer te beperken. Dat lost heel veel op. Tijd voor herbezinning, Fietsersbond. TL

Een hoofd-hoofdnet-fiets?

Het hoofdnet fiets van Amsterdam is het weefsel van de belangrijkste fietsroutes in de stad; in 2005 officieel vastgesteld. Een fijnmazig netwerk van snelle, directe, samenhangende, veilige fietsroutes, zo veel mogelijk gescheiden van het hoofdnet voor auto's.

De routes van het hoofdnet fiets moeten voldoen aan een groot aantal eisen van veiligheid en comfort: vrijliggende fietspaden, glad wegdek enzovoorts. Het hoofdnet fiets is nog lang niet perfect, maar grosso modo ligt meer dan driekwart ervan er inmiddels fatsoenlijk bij.

Intussen wordt er steeds meer gefietst en begint het hoofdnet op een aantal punten uit zijn voegen te barsten. Aan deze hele drukke routes wil men iets doen, er 'superroutes' van maken. En in april discussieerde een aantal actieve Fietsersbonders hierover. Gaat wat men wil ten koste van de kwaliteit van de rest van het hoofdnet fiets? Wat voor routes moeten er superroute worden? Wat is daar eigenlijk een goede naam voor? En is het überhaupt wel mogelijk om de belangrijkste fietsroutes te verbeteren? Denk bijvoorbeeld aan de Van Baerlestraat en de Ceintuurbaan, waar de ruimte simpelweg op lijkt.

Kernnet?

We trokken verschillende conclusies. Zo gaan er wat ons betreft 'kernroutes' komen. Deze zijn niet alleen maar berekend op veel fietsers, maar vormen

ook langere routes, waar fietsers zonder teveel vertraging van stoplichten, smalle doorgangetjes en rare hoekjes flink door kunnen fietsen. Voor de hand ligt om de drukste route van de stad, de zgn. binnenring (Sarphatistraat–Weteringschans–Marnixstraat) verder te verbeteren. Met niet al te ingewikkelde maatregelen is er al vooruitgang te boeken. De bestaande eisen van het 'gewone' hoofdnet blijven voor ons overeind staan. Ook hiervan moeten de knelpunten worden aangepakt.

Lastiger is het verbeteren van hoofd-fietsroutes die aanliggend zijn aan belangrijke autoroutes, zoals de zgn. Ring Oudzuid-Oudwest (Ceintuurbaan–Van Baerlestraat–1e Const. Huygensstraat). Het is al een verbetering dat er langzaam maar zeker meer vrijliggende fietspaden worden aangelegd. Maar een ideale kernroute, waar je zonder belemmeringen flink kunt door fietsen zal het op korte termijn niet worden. Dan kun je misschien beter denken aan een alternatieve doorgaande route, bijvoorbeeld langs de autoluwe Joseph Israëlskade. Die dan natuurlijk fors verbeterd moet worden, want die drempels daar... Brrr.



Soms lopen die belangrijke fietsroutes door woonstraten. En helaas zijn de eisen van 30km zones soms strijdig met die van doorgaande fietsroutes. In een 30 km zone liggen mooie klinkertjes met op de kruisingen verhoogde plateaus en hebben zijstraten van rechts voorrang. Maar een fietser op een hoofdroute wil een glad wegdek, met geen of desnoods fietsvriendelijke drempels en voorrang op alle zijstraten. Mits de straat echt autoluw is, is een 'fietsstraat' dan een goed alternatief.

Heel simpel zou je kunnen zeggen dat we gewoon nog steeds willen waar we al ruim 30 jaar mee bezig zijn: meer ruimte voor de fiets.

GdW/GF

Bordenleed

Langs de Erasmusgracht in West staat al een jaar lang een ANWB fietswijzer verkeerd. Niet alleen op de verkeerde hoek, maar ook verkeerd gericht. Mensen die naar Geuzenveld willen, worden nu het centrum ingestuurd en omgekeerd. Klagen en daarbij doordringen tot de hoogste instanties heeft tot nu toe niet geholpen.

Kennelijk is dit iemand teveel geworden en die heeft besloten het heft in eigen hand te nemen. We waren er getuige van dat deze persoon het bord eigenhandig gedraaid heeft en zelfs op de witte achterzijde de juiste routes met

viltstift heeft aangegeven. Het is natuurlijk behelpen, maar – aldus deze persoon – "Soms moet je het gewoon zelf doen". Een passerende motoragent was het daar kennelijk ook mee eens en fietsers die voorbij kwamen betuigden hun bijval.

Zijn het de bezuinigingen, gelapzwanen, buitengewone omstandigheden of gewoon onachtzaamheid die tot dit soort verwaarlozing leiden? Hoe dan ook, het lijkt tijd voor een brigade die het rechtzetten van dit soort aperte misstanden in eigen hand neemt. Zullen we die club dan maar de "OEI" (Op Eigen Initiatief) noemen?

JK





ASO's

Bij de afdeling komen vaak telefoontjes binnen met "Help"-vragen. "Help, waar kan ik een verstevigde bagagedrager kopen?" of "Help, ik ben mijn fiets-sleuteltje kwijt en de fiets staat nog vast aan de brug?" Of – wat algemener: "Help, hoe krijgen we die scooters van het fietspad?" Naar ons beste weten en met vereende krachten gaan we al die vragen te lijf. In deze nieuwe rubriek brengen we een aantal actuele vragen voor het voetlicht.

In deze eerste aflevering: "Help, kunnen jullie niet iets doen aan die aso's op de fiets?"

Tijdens onze actie tegen scooters op fietspaden kregen we veel reacties in de trant van: "Ja, scooters zijn vervelend, maar hoe zit het dan met al die fietsers die tegen het verkeer in of over de stoep fietsen? Doe daar ook eens iets aan!" Heel begrijpelijk. Ook wij gruwen van het vaak onbeschofte gedrag van onze medefietsers/sters. "En als je er wat van zegt, kun je nog een snauw krijgen ook", voegde een andere beller daar aan toe. En het lijkt ook alleen nog maar erger te worden. Metingen bij de Overtoomse Sluis, een berucht punt wat betreft over de stoep en tegen de richting-in fietsen, laten zien dat dat gedrag tussen dit en vorig jaar met zeker 50% is toegenomen (al kan dat in dit geval te maken hebben met de werkzaamheden aan de om de hoek liggende Baarsjesweg).

Zijn Amsterdamse fietsers inderdaad steeds onbeschofter aan het worden? Wordt (hinderlijk) tegen de richting in fietsen steeds gewoner? De Amsterdamse dienst Onderzoek en Statistiek doet jaarlijks onderzoek (met 400 proefpersonen) naar de tevredenheid in het verkeer. En daaruit blijkt dat dit jaar 31% zich stoort aan het gedrag van mede-fietsers, 7% meer dan 5 jaar geleden. Nu lijkt dat niet veel, maar het zou er op kunnen wijzen dat fietsers zich slechter gedragen.

Wij hebben de exacte gegevens van dit onderzoek niet voor ons liggen, maar we nemen aan dat dit ook de bekende middelvinger, het aloude Amsterdamse "rot op eikel" of het "bemoei je met je eige" inhoudt. Maar de echte ergernissen betreffen natuurlijk het door rood licht rijden, over de stoep fietsen, met z'n drieën naast elkaar (blijven) fietsen en, jawel daar hebben we hem weer, (hinderlijk) tegen de richting in fietsen.

Wij vroegen onze achterban naar de redenen achter dit wangedrag. De meeste antwoorden kwamen neer op "veiliger" (stoepfietsen), sneller thuis willen zijn, "ik moet de eerste zijstraat links hebben", "een dubbele oversteek vermijden" of "geen zin om om te rijden" (tegen de richting in). Wellicht zelfs nog allemaal begrijpelijke redenen, maar je doet je mede-weggebruiker wel ongemak of zelfs leed en in ieder geval dus ergernis mee aan.

En is hier nu sprake van een stijgende trend? Volgens onze achterban uit diverse delen van de stad zijn er in ieder geval een paar notoire 'hotspots' (voor tegenrichting fietsen), zoals de Overtoom, de Jan Evertsenstraat, Middenweg en Plantage Middenlaan. Allemaal straten met veel winkels. Hoe meer winkels, hoe meer "scheefrijders"?

Ook meent men dat de ergernis de laatste jaren groter geworden is door de toename van het aantal bakfietsen, waardoor de toch al geringe ruimte van de fietspaden extra beknot wordt. En wat te denken van die razendsnelle groei van scooterrijders zonder helm?

Maar misschien zijn er onder de lezers wel fietsers die het anders of beter zien. Hebt u een verklaring, laat het ons weten. En als u suggesties hebt voor een oplossing, nog beter. Ons advies vanuit de Helpdesk is in ieder geval (vrij naar onze vorige minister-president): Fatsoen Moet Je Doen! (En: Maak je niet al te druk...).

ZIJSTRAAT

O
P
I
N
I
E

Het Goede Doel

Een droom verwezenlijken. Daar begint het vaak mee. Mensen willen iets bijzonders doen, iets waarmee ze zich kunnen herpakken. Het liefst met een goed doel.

Het Pieterpad lopen is – naar blijkt – niet voldoende. De fietsroute naar Santiago de Compostella is tegenwoordig drukker dan de Drentse Fietsvierdaagse. Maar in toenemende mate worden we gevraagd om de buitengewone, inspirerende inspanning van het fietsen te sponsoren voor een goed doel. Bijna niemand fietst meer voor zijn plezier, we fietsen voor een doel. We laten graag zien dat we niet onbaatzuchtig zijn. We laten ons het liefst sponsoren per kilometer.

Nou heb ik ook een goed doel waar ik graag geld voor zou inzamelen, maar ik kom niet buiten Groot-Amsterdam. Toch zou ik de lezers van de OEK willen vragen om mijn goede doel te sponsoren. Ze hoeven het geld niet aan mij over te maken, maar kunnen het direct naar het goede doel sturen. Ook zonder inspanning van mij, kan het geld overgemaakt worden. Dat geld wordt gebruikt voor een fiets, niet voor mij maar voor leprapatiënten. Met eenvoudige hulpmiddelen kan er iets gedaan worden aan de verminkingen die ontstaan. Dat hoeft niet veel te kosten. De lokale leprawerkers zijn erg gebaat bij een fiets. Die kost 225 euro. Maar voor vier euro slechts krijgen de lepralijders al een plastic kunstvoet. De website van de Leprastichting geeft meer informatie.

Ik fiets jaarlijks 6000 km aan woonwerkverkeer. Dat is meer dan vier keer Amsterdam-Santiago de Compostella! Als iedereen gewoon die kilometers sponsort met bijvoorbeeld een halve eurocent per kilometer. Dat is niet te veel. Dan is het verder goed zo, ik kan rustig op vakantie. Nog mooier zou zijn als iedereen zijn eigen fietskilometers in het woonwerkverkeer voor een goed doel ging sponsoren.

TL

FR

Amsterdam wereldstad op de fiets

Kort geleden verscheen er een gek en spannend boekje. Niet te groot, niet te dik, niet te ingewikkeld, niet te duur, maar wel interessant. Het leidt langs katholieke, protestantse, joodse, boeddhistische, islamitische, en aan andere levensbeschouwingen gerelateerde panden, gedenktekens, tuinen, markten en buurten in Amsterdam. Een hebbedingetje voor alle fietsende Amsterdammers.

Eerlijkheidshalve moet ik bekennen dat ik van tevoren al wist dat deze route er zou komen. Op een van de maandelijkse fietstochten (zie kader) heb ik, alleen met Peter Jansen – die namens het Projectburo opereert –, de route voorbereid. Het is een van de mooiste en meest persoonlijke mobs geworden. Eigenlijk raar dat we zo lang hebben moeten wachten op een route als deze. Al decennia lang wonen er talloze culturen in Amsterdam die uit alle windstreken in deze metropool zijn neergestreken. Maar goed, het boekje is er nu, maak er gebruik van. Geen betere manier om multiculti Amsterdam te leren kennen dan op de fiets: het rustige tempo, waardoor je makkelijk contact maakt en oog voor details kunt hebben, maar je je tegelijkertijd snel kunt voortbewegen.

Amsterdam, wereldstad op de fiets biedt een basisroute van 22 km, met mogelijkheden om uit te breiden met twee lussen van elk 16 km, in de stadsdelen West en Zuidoost. De basisroute gaat door de stadsdelen Centrum en Zuid, met uitstapjes in Oost. Het kaartje achterin is helder en overzichtelijk. Een mooie dag? Een lange route. Minder zin? Dan een korte.

In het centrum voert de route langs de St. Nicolaaskerk en de tempel aan de Zeedijk, en ook langs de Chinese buurt en het VOC schip. Daarna de Portugese synagoge en het Joods Historisch Museum, het Tropenmuseum en de Dappermarkt. Maar dan zijn we al in Oost. Beide slingerroutes bieden ook interessante punten: in Zuidoost de Ganzenhoefmarkt, kerkverzamelgebouw de Kandelaar, de grootste moskee van Amsterdam en het standbeeld van Anton de Kom.

Jammer genoeg zijn twee in het boekje opgenomen bezienswaardigheden uit

stadsdeel Nieuw-West niet langer als zodanig te bezichtigen: de Poldermoskee en de Kraakmoskee zijn intussen allebei opgeheven.

Het meest bijzondere vond ik de Zevenlandenhuizen aan de Roemer Visscherstraat (20 t/m 30) uit 1894. Ik had nog nooit gehoord van de rij woonhuizen in zeven verschillende Europese stijlen, waaronder een Frans Loire-chateau, een Spaanse villa met Moorse invloeden en een huis met duidelijk Russische trekken. Het rijtje staat bekend als 'Verenigd Europa' en is gebouwd in opdracht van de filantroop Sam van Eeghen.

Nog twee: Zuidoost en Amsterdam-West

Het Projectburo van de Fietsersbond heeft nog twee interessante fietsrouteboekjes gemaakt: **Schatten van Zuidoost** en **Op de fiets door Westelijk Amsterdam**. De route door Zuidoost kent een hoofdroute die begint en eindigt in het hart van het stadsdeel (Anton de Komplein) en ook Bijlmermeer en Gaasperdam aandoet. Er zijn twee extra rondjes: de ene gaat door Diemberbos, Driemond en langs de Gaasperplas; de andere voert via de Hoge Dijk naar het Abcoudermeer en terug naar Gaasperdam.

Wat zien we onderweg? Onder andere De Sjoopperhal, de Shri Laksmisschool op hindoeïstische grondslag, de Geinwijk, de Bijlmerdreef, winkelcentrum Ganzenpoort, kinderboerderij Glyphoeve, vogelopvang De Toevlucht, kunstwerk

Fietstocht van de Maand (FM)

Elke eerste zondagmiddag van de maand start vanuit het Vondelpark (Filmmuseum) de FM, een fietstocht door en rondom de stad. Elke keer een andere route, ingegeven door actualiteit, knelpunten, fantastische oplossingen, noem maar op. Gratis en heel leuk!



Moeder Aarde, het Bijlmermonument, en het Gaasperpark. Bij het boekje – dat een beschrijving van de route en van de bezienswaardigheden bevat – zit een overzichtelijke routekaart. Een aanrader voor wie de veelal onbekende schatten van Zuidoost wil ontdekken.

Op de Fiets door Westelijk Amsterdam bevat routes door

fraaie groengebieden en langs weidse uitzichten en bijzondere flora maar doet ook kunst in de openbare ruimte aan en industriële bedrijvigheid in het havengebied. Zo fiets je door het Sloterpark, de Oeverlanden en het Ruige Riet, langs paddenpoelen en een zwaluwwand aan het Noordzeekanaal, maar ook langs indrukwekkende bergen kolen en olietanks.

Op de fiets is uiteindelijk toch de beste manier om alle aspecten van alle kanten van Amsterdam te ontdekken. En daar zijn deze boekjes (met routekaarten!) heel erg handig bij.

Naast deze boekjes zijn natuurlijk ook nog steeds de handige fietskaarten Amsterdam op de Fiets (stadsplattegrond voor fietsers) en Stadsregio Amsterdam op de Fiets (regiokaart met knooppuntenroutes) verkrijgbaar.

AMR

De boekjes en kaarten zijn te koop bij de betere boekwinkel, bij het Stadsarchief en op het kantoor van de Fietsersbond.

Amsterdam, Wereldstad op de fiets € 2,95
Schatten van Zuidoost € 4,95
Op de fiets door Westelijk Amsterdam € 4,95
Aanbieding: Alledrie boekjes samen €10,-

Kaarten:
Amsterdam op de Fiets € 4,50
Stadsregio Amsterdam op de Fiets € 5,50
Aanbieding: 2 kaarten voor € 9

Aanbieding: 3 boekjes en 2 kaarten voor € 17

Slotermeer Problemen in de Burgemeestersbuurt

Het afgelopen jaar is de Burgemeester Vening Meineszlaan in Slotermeer opnieuw ingericht. Op deze weg reed veel sluipverkeer dat de stoplichten op de evenwijdig lopende Burgemeester de Vlugtlaan en Haarlemmerweg probeerde te omzeilen. Maar de Burgemeester Vening Meineszlaan was daar niet op ingericht: er waren geen fietspaden en fietsers kwamen in de verdrukking tussen het snelrijdende autoverkeer en de geparkeerde auto's. Vooral in de spits was het er akelig om te fietsen.



Voor de Fietsersbond was het verminderen van het autoverkeer op de weg een goede oplossing geweest. Dat had gekund door een knip te maken ter hoogte van het viaduct van de A10. Daarvoor kregen we echter niet genoeg handen op elkaar. Er is nu gekozen voor twee oplossingen. Op het oostelijke deel van de weg, tussen de Wiltzanglaan en de Fockstraat, zijn fietspaden aangelegd, door de indrukwekkende bomenrij ging dat met passen en meten. De westelijke helft wordt een 30km/u straat waarin drempels er voor moeten zorgen dat er niet hard gereden kan worden en de straat minder aantrekkelijk wordt voor doorgaand autoverkeer. De bus en het doorgaande autoverkeer moeten via de Fockstraat naar de De Vlugtlaan rijden.

De kruising van de Vening Meineszlaan met de Fockstraat wordt daarmee een lastig punt. Doorgaand autoverkeer en bussen zullen afslaan, terwijl voor fietsers de Fockstraat juist een belangrijke doorgaande route is naar station Sloterdijk. Fietsers gaan dan recht door, terwijl de doorgaande route voor auto's en bussen afslaat. En daarmee hebben fietsers gelijk als ze verwachten voorrang te hebben op de afslaanende auto's en bussen. Daar komt nog bij dat de afslaanende (gelede) bussen een ruime bocht nodig hebben. Omdat er geen plek voor een veilige opstelruimte is, kan de fietsoversteek van de Fockstraat (hoofdnet fiets) over de Vening Meineszlaan niet op of vlakbij de kruising gemaakt worden. Het fietspad langs de Fockstraat wordt daarom vlak voor de kruising van de weg af naar rechts uitgebogen tot waar die ruimte wel is. Gevolg: fietsers moeten

niet alleen (een stukje) omrijden maar hebben ook meer onduidelijkheid over de voorrang: zijn ze, als ze richting Sloterdijk de Fockstraat blijven volgen, nu rechtdoorgaand of overstekend verkeer? En hebben ze wel of niet voorrang t.o.v. het autoverkeer dat van de Fockstraat rechtsaf de Vening Meineszlaan inslaat? (Ze hebben voorrang op het van links-achter achterop komende en afslaanende verkeer, maar geen voorrang op het van rechts komende verkeer op de voorrangsweg die ze kruisen.)

In de praktijk blijkt dat er een tweedeling optreedt onder de fietsers. Enerzijds zijn er fietsers die het zekere voor het onzekere nemen en de uitbuiging van het fietspad volgen. Die nemen de twee extra bochten voor lief en laten het afslaanende verkeer vaak voor gaan, al krijgen ze er soms voorrang van. Anderzijds zijn er fietsers die bij de kruising op de rijbaan met het autoverkeer mengen en zodoende de kruising recht kunnen oversteken. Dat scheelt een paar seconden tijd, twee bochten en onduidelijkheid over de voorrang. Deze actie is voor de geoefende fietser goed te doen, want het autoverkeer rijdt ter plekke niet zo hard. Bij een steekproef tijdens de ochtendspits nam ongeveer 30% van de fietsers

de kortere route, de rest stak over op de manier zoals de inrichters het bedoeld hebben.

Het lijkt een redelijke oplossing: voor de onzekere fietsers is er een duidelijke plek om over te steken, al zullen ze minder voorrang krijgen dan waar ze recht op hebben. De snelle stoere fietser vindt zijn weg op een acceptabel veilige manier (mits hij op de overgang naar de rijbaan geen onverwachte enge randjes tegenkomt).

Er zijn meer plekken in de stad waar deze onduidelijkheid bestaat: vanaf de Kinkerstraat, stad in, bij het hoofdbureau van politie. Het meeste autoverkeer slaat rechtsaf, fietsers gaan veelal rechtdoor naar de Elandsgracht, maar moeten uitbuigen over een fietspaadje waardoor de voorrang onduidelijker wordt. Ook hier kiezen de stoerdere fietsers voor de rijbaan.

MdL



...vlak voor de kruising van de weg af naar rechts uitgebogen...

TESTJE Fietsrouteplanners

We vergeleken de fietsrouteplanner van de Fietsersbond en die van Routecraft (volgens Amsterdam.nl de "Fietsrouteplanner Amsterdam").

Onze testrit ging op de kaart hiernaast van linksboven naar rechtsonder en weer terug. Om precies te zijn van postcode 1056 ER (Joos Banckersweg in Bos en Lommer; op de kaart aangegeven met A) naar postcode 1071 WG (J.M. Coenenstraat; B op de kaart) en vice versa.

Bij de routeplanner van de FB hebben we twee instellingen getest: 1. de default instelling (alleen doorsteekjes en onverhard wegdek worden vermeden; in het vervolg: FB1) en 2. autoluw (FB2).

Resultaten

In de tabel hieronder staat aangegeven hoe ver de routeplanners je laten fietsen (afstand in km) en hoe lang je daar over doet (tijd in minuten). FB1 en FB2 gaan uit van een gemiddelde snelheid van 18 km/u; van RC is de aangenomen gemiddelde snelheid wat lager.

De opvallendste verschillen tussen de routeplanners zijn:

1. RC en FB2 kiezen van A naar B een andere route dan van B naar A. Maar bij FB1 zijn de heen- en terugweg identiek.
2. FB2 kiest van A naar B de route over de (drukke) Jan van Galenstraat en de Willem de Zwijgerlaan (met rood aangegeven bij C) boven die over de (relatief autoluwe) Adm. de Ruyterweg en de De Clercqstraat. FB1 en RC sturen de fietser juist over die autoluwe route. Verkiest FB2 een route waar alle kruisingen geregeld zijn boven een route met een ongeregelde kruising

(maar minder autoverkeer)?

3. RC en FB2 kiezen op de terugweg een route die de relatief drukke zgn. Ring Oudzuid-Oudwest (1e Const.Huygensstraat–Van Baerlestraat etc.) vermijdt. Op de kaart met lichtblauw aangegeven (het punt E is het kantoor van de Fietsersbond). Het is onduidelijk waarom RC en FB1 en FB2 die route niet ook op de heenweg vermijden.
4. Op de heenweg laat FB1 de fietser een stuk over de oostelijke zijde van de Bilderdijkkade rijden – wat niet is toegestaan (bij D met rood aangegeven op de kaart), en stuurt de fietser vanaf de Kinkerstraat de drukke 1e Const. Huygensstraat op. RC leidt de fietser over de zuidelijke kant van de Bilderdijkkade laat hem pas bij de Vondelstraat op de Van Baerlestraat terechtkomen.
5. RC en FB2 doorkruisen op de terugweg beide vanaf de Jacob Obrechtstraat het Vondelpark (zie lichtblauwe route). Maar FB2 maakt daarbij een extra slinger door het Vondelpark in te gaan bij de Van Eeghenlaan i.p.v. bij de Obrechtstraat.
6. Op de terugweg doet RC er 2 minuten langer over, ondanks het feit dat de route 0,9 km korter is (zie de tabel); een onbegrijpelijk verschil.
7. RC geeft actuele informatie over wegopbrekingen in de stad; de FB planner doet dat niet.

Conclusie

Ik fiets regelmatig van A naar B en weer terug. Daarbij laat ik de routekeuze afhangen



van de omstandigheden. Maar mijn keuze komt toch het meest in de buurt van die van RC. Daar staat tegenover dat de FB planner – anders dan RC – ook in routes voorziet voor racefietsers. Die is van A naar B een stuk langer (5,9 km), gaat door het Rembrandt- en het Vondelpark (ja heus!) en neemt daar ruim de tijd voor (20 minuten).

En sinds ik die optie geprobeerd heb, biedt FB2 me van B naar A alleen nog maar die parkroute aan. Een lerende routeplanner? Of een steekje los? JK

Routecraft: www.routecraft.com/rfplannernl



De nieuwe fietsbrug over de Erasmusgracht, waar we heel blij mee zijn, is genomineerd voor de Amsterdamse Architectuurprijs 2011 omdat "de ontstane momentenlijen afleesbaar is in de staalconstructie die vanuit de middenpijler zijn vleugels laat rusten op de oevers."

Bij een testrit viel overigens op dat het wegdek van de brug nogal hobbelig en de aansluitingen op de bestaande paden niet vlak is. Zouden de ontwerpers dat zo bedoeld hebben om de snelheid eruit te halen of is het slordigheid in de afwerking?

	Heen			Terug		
	RC	FB1	FB2	RC	FB1	FB2
afstand	3,35	3,6	3,8	3,4	3,8	4,3
tijd	15	12	13	16	13	14



de bewoners aldaar. Die staan echter zo dicht op elkaar dat het lastig wordt om een fiets aan beide kanten van het nietje te plaatsen. Zonde, want er is ruimte zat.

Het lelijke stoepbandje op de kruising **Bilderdijkkade-Kinkerstraat** uit de vorige OEK blijkt hardnekkig. Verschillende gemeentelijke diensten en werkgroepen (ver)wijzen naar elkaar zodat een fout onhersteld blijft. Frustrerend, omdat niemand betwist dat dit gewoon moet gebeuren. Alleen zal degene die dat hardop toegeeft, er ook wel voor moeten betalen... Het duurt echter niet lang meer voor ik een rekening naar het stadsdeel stuur voor een lekke band en/of een slag in mijn voorwiel wegens de aanslag die het dagelijks passeren van dit punt op mijn fiets betekent. (GdW)

ZUID

Er ligt een onmisbare fietsstrook op het laatste stuk **Stadhouderskade** zonder vrijliggende fietspaden, tussen Hobbe-makade en de Ferdinand Bolstraat. Als je die echter gebruikt (en dat doen veel mensen omdat de parallelle Jacob van Campenstraat dicht is), dan word je geacht aan het eind in het niets te verdwijnen.

De fietsstrook vernauwt zich tot een strookje en houdt plotseling op. Vermoedelijk om de auto's de ruimte te geven om zich in twee rijen voor het verkeerslicht van de Ferdinand Bol op te kunnen stellen. Dus beter vermijden totdat ook hier een fietspad wordt aangelegd.



Stadhouderskade

Knelpunten

NIEUW

OMLEIDINGEN

Er zijn veel tijdelijke, maar zeer langdurige omleidingen net buiten de stad:

WEST: Daveren, de fietsroute door de Brettentzone naar Halfweg en Haarlem langs de Groote Braak, is een jaar(!) dicht wegens de aanleg van de Westrandweg, terwijl er eigenlijk geen goed alternatief is.



Daveren

NOORD: Je kunt langs het Noord-Hollands kanaal een stuk niet rijden wegens de aanleg van de nieuwe fietsroute bij de Van Hasseltweg. Een goed doel, maar wel een vervelende omleiding.

OOST: Langs het Amsterdam-Rijnkanaal gebeurt van alles: de oostelijke ontsluiting van IJburg wordt aangelegd, waardoor je nog even niet kunt rijden tussen de Diem en de Muiderfietsbrug. Ook wordt er een gasleiding aangelegd die ervoor zorgt dat je aan de oostelijke kant niet tussen de A1 en de Provincialeweg langs het kanaal kunt rijden. Lastig dat dat allemaal samenvalt. Zie ook:

www.diemen.nl/inwoners/actueel/werk-in-uitvoering/kanaaldijk-afgeslot

ZUID: De fietsbrug over de A2 bij Ouderkerk is afgesloten.

Kortom, het motto lijkt te zijn: blijf in de stad, of als je erbuiten woont, blijf daar. Dat is natuurlijk niet de bedoeling, we

willen juist dat mensen over wat langere afstanden ook op de fiets kunnen forensen. Dan moeten die lange gestrekte routes bij de stadsgrenzen wel open zijn. Of er moet voor goede omleidingen gezorgd worden.

WEST

Fietsers die graag vanwege de rust en de natuur door de **Brettentzone** rijden zijn er beslist op achteruitgegaan. Niet alleen zit doorrijden tot Halfweg er wegens de aanleg van de Westrandweg tot 2012 niet meer in (hier zijn vooral ook de forenzen uit Haarlem er de dupe van; zie boven). Als je uit het Westerpark komt heb je dichterbij huis sinds kort ook meer gedoe op de Arlandaweg waar je op drie punten voorrang moet geven aan kruisende trams en bussen (wegens de aanleg van een nieuw OV-plein). Gelukkig worden de kruisende trams door licht en bel aangekondigd, maar die bussen (en taxi's) moet je zelf ontdekken.

Het blijft toch eeuwig zonde dat dit stuk van deze recreatieve fietsroute niet dichterbij de Haarlemmertrekvaart kon worden aangelegd, waar je je vrijwel ongehinderd had kunnen overgeven aan rust- en natuurgenoet.

Op het **Westerdokseiland** zijn aan de kant van de dijk nietjes geplaatst voor



Drie OV-kruisingen

OPGELOST

NIEUW-WEST

Het fietspad langs de **Baden Powellweg** is eindelijk klaar!

NOORD

Nieuw mooi vlak asfalt fietspad door de **Volgermeerpolder**, tussen de zuidkant van Broek in Waterland en Zunderdorp. Bijzonder is dat de hele polder, en dus ook het fietspad, 1,5 tot 2 m hoger ligt dan het omringende landschap. We weten wel waarom (weten de OEK-lezers dat ook?).

Als je vanaf de **Buiksloterdijk** over de nieuwe fietsbrug over de Nieuwe Leeuwarderweg kwam, moest je door een strookje met stoeprand en gras als je verder richting Meeuwenlaan wilde. Binnen no time was duidelijk te zien dat er fietsers zijn die van de weg af het fietspad op willen, en ook precies waar ze dat willen. Toen verschenen er blokken om auto's tegen te houden. Na aandringen van ons is van dat olifantenpaadje nu een keurig bestraat doorsteekje gemaakt (zie foto's onder).

En langs de **Nieuwe Leeuwarderweg** is een prachtig nieuw fietspad klaar. Oost-West is nog steeds niet makkelijk in Noord, maar Noord-Zuid is dit een mooie toevoeging aan de oostkant van het Noordhollandsch Kanaal. Nu nog het vervolg over de Rode Kruisstraat een keer opnieuw asfalteren...

OOST

Je kunt sinds kort vanuit de **Celebesstraat** veilig rechtsaf naar de Zeeburgerdijk. Voorheen werd je als je bij groen licht die afslag maakte, door links afslaande auto's bedreigd. Maar pas op, als het licht op rood staat, is rechtsaf door rood



... strookje met stoeprand en gras...

niet veilig (tram en auto's kunnen de Borneostraat inslaan).

Er is een nieuwe fietsroute langs de zuidzijde van het IJmeer vanaf het **Die-merpark (IJburg) naar Muiden** en Muidenberg. Het fietspad is nadrukkelijk recreatief bedoeld. Als je hard wil rijden, kun je op het fietspad langs de A1 – er vlak naast – ook prima rijden. Daarom jammer dat dat geen 'onverplicht fietspad' is en snorfietsen er ook mogen brommen.



Fietspad IJburg-Muiden

Paaltjes zijn verantwoordelijk voor een groot deel van de fietsongevallen. Mede daarom waren we erg ongelukkig met de zwart-groene(!) paaltjes bij het verplaatste strand Blijburg. Gelukkig waren we niet de enigen en werd deze vergissing op ons verzoek gauw verbeterd.

WEST

De **Bilderdijkstraat** is af! Of moeten we het de Marjoleinstraat noemen? Dankzij haar vasthoudendheid is het behoud van de bomen niet ten koste gegaan van het toch wel heel fijne vrijliggende fietspad. Omdat de bomen nu eigenlijk op de verkeerde plek staan, is het helaas wel wat smal allemaal, en in tegels in plaats van asfalt. Maar het is toch een stuk veiliger en ontspannener fietsen dan vroeger. Nu nog de 1e Constantijn Huygensstraat



... strookje met blokken...

tot de Overtoom, die volgt dit najaar.

De vreemde en vreeswekkende kruising bij de **Robert Scottstraat, Orteliuskade en Jan van Galenstraat** (een black spot) is verbeterd. Oversteken in zuidelijke richting blijft daar een ingewikkeld gedoe omdat er in feite drie kruisingen tegen elkaar aan liggen, maar de nieuwe inrichting is beslist beter dan het was. Er waren plannen en zelfs toezeggingen om de oversteek voor fietsers eenvoudiger, veiliger en sneller te maken, maar dat vraagt om oversteekjes die er nu bij ingeschoten zijn. We houden het op de agenda voor financieel betere tijden.



Kruising Orteliuskade en Jan van Galenstraat

ZUID

In de **Ruysdaelstraat** bij het Montessorilyceum is nu tegenover de Pieter de Hoochstraat een fietsdoorsteek door de tramhalte aangelegd (eigenlijk teruggelegd, want pas een paar jaar geleden was hij met de aanleg van de nieuwe tramhaltes verwijderd).

Een belangrijke verbetering want fietsende leerlingen die uit school komen hoeven niet meer ofwel heel ver om te fietsen ofwel tegen het verkeer in, als ze linksaf naar de Hobbemakade willen. En de naar school gaande fietsers die uit Zuid komen kunnen de school nu via de Ruysdaelstraat bereiken zonder dat ze



... strookje met wegdek...



Doorsteek Ruysdaelstraat t.o. De Hooghstraat

tegen het verkeer in hoeven te rijden (of met de fiets aan de hand over het trottoir). Een bijzondere overwinning van met name de schoolleiding, omdat het GVB hiervoor flink wat lengte van de tramhalte moest inleveren en moest toestaan dat de halte halverweg onderbroken wordt.

De **Theophile de Bockstraat** is klaar vanaf de brug over de Schinkel tot de Haarlemmermeerstraat. Eindelijk.



Het gaat om een belangrijke fietsroute waar we in Zuid én bij de verkeerslichten-werkgroep hard voor hebben geknokt om hem aantrekkelijk te houden (en zelfs nog beter te maken dan hij was). We zijn tevreden over het resultaat (en ontevreden over de vaak onnodige problemen die tijdens de wegwerkzaamheden voor de fietsers zijn opgeworpen. En over de rare haakse bocht hierboven die niet door verhoogde stoeprand wordt ingesloten, klagen we maar niet. Aan de koers van de fietser hieronder kunt u zien hoe hij dat oplost.



Haakse bocht in de Theophile de Bockstraat

OPGELOST???

CENTRUM

Tot onze grote verbazing (en die van onze contacten bij het stadsdeel) was de rijrichting van de Nieuwe Spiegelstraat ineens omgedraaid. Deze straat was een van de eerste grote strijdpunten van de Amsterdamse Fietsersbond begin jaren '80. Er was veel sluipverkeer dat deze route gebruikte als alternatief voor de drukke Vijzelstraat. Om dat te voorkomen, was destijds besloten dat het eenrichtingsverkeer om en om zou lopen: stukje ene kant op, volgende stukje andere kant op etc. Doorgaand verkeer heeft er dan niets te zoeken.

Nu blijkt dat daar nooit een formeel verkeersbesluit over is genomen. Bij een opruimingsactie zijn de borden tussen de Prinsen- en de Keizersgracht daardoor 'verkeerd om' teruggehangen zodat tussen die twee een doorgaande route ontstaat.



Borden gedraaid in Nieuwe Spiegelstraat

Wij hebben alarm geslagen, want auto's horen alleen in de Nieuwe Spiegelstraat als ze er echt moeten zijn, en niet om snel de stad in te rijden. Doordat verschillende mensen bij ons (en oude OEKen) een compleet beeld konden geven van de historie, nemen we aan (op het moment van schrijven) dat de rijrichting tussen Keizers- en Prinsengracht weer stad-uit zal worden, zodat de straat niet doorgaand in één richting te gebruiken is.

ZUID

Bij de ingang van het RAI-terrein zijn fietsinritjes gemaakt. Niet ideaal, maar voor ons wel een belangrijk succes. Hiermee is het in elk geval boven elke twijfel verheven dat er over het terrein een fietsroute loopt.



Fietsinritje RAI

In het hetzelfde project is het nu ook legaal om in twee richtingen langs het voorplein van de RAI te fietsen. Nog niet af, maar het nieuwe stuk fietspad neemt ook elke twijfel weg. Een succes voor ons en fijn, omdat het ver omrijden en tenminste één verkeerslicht scheelt als je vanaf het station of uit het Beatrixpark naar de Scheldestraat wil.



Tweerichtingen fietspad voor de RAI langs

Het laatste punt bij dit project is echter niet zo mooi. Hoewel altijd beloofd is dat die terug zou komen, is er geen fietsoversteek meer over de Europaboulevard tussen de Rooseveltlaan en de Kennedylaan. Fietsers van de Zuidas naar de Berlagebrug en verder, moeten dus omfietsen en een extra oversteek maken, ofwel bij de Kennedylaan ofwel bij de Rooseveltlaan. Die twee oversteeken zijn ook nog eens niet op elkaar afgestemd, waardoor veel mensen begrijpelijkerwijs tegen het verkeer in doorrijden langs het smalle fietspad aan de Noordwestzijde van de Rooseveltlaan.

Fietsvissen

Pas geleden reed ik op een zaterdagmiddag langs het Singel bij het Koningsplein met achterop mijn 5-jarige zoon, toen ik plotseling stopte en naar de jongen riep: "Kijk! Fietsvissers!" Ik wees naar de twee mannen in een boot van wie de ene stuurde en de ander, gezeten in een comfortabele stoel, een grijper bediende. Op een vergezellende vlet stonden zo'n vijftig natte fietswrakken. "Ze vissen naar fietsen met die klauw."

De jongen klom van de fiets, wrong zich door de samengeklonterde toeschouwers en veroverde een plaatsje op de voorste rij bij het hek langs de gracht. Het was de eerste keer dat hij fietsvissers meemaakte en ik was dan ook bijna buiten mezelf van geestdrift voor 'm. Er zijn vaders die verlangend uitzien naar de dag dat ze hun zoon mee kunnen nemen naar z'n eerste Ajax-wedstrijd. Ik raak opgetogen van mijn zoons eerste fietsvis-ervaring.

"Waarom zijn de fietsen in het water?" vroeg m'n zoon.

Diezelfde vraag houdt de gemoederen al zo'n 60 jaar bezig; hoe zou ik daar kort op kunnen antwoorden? Als een liefhebber van fietsvissers en een gretige onderzoeker van de geschiedenis van de Amsterdamse fietser, wist ik dat er geen eenduidige verklaring was. Fietsen zijn in de afgelopen eeuw door verschillende oorzaken in grachten terecht gekomen.

In de jaren tussen 1920 en 1940 waren er in de stad nog maar zo weinig auto's dat ze geen barrière tussen weg en water konden vormen. En dus kon het voorkomen dat fietsers per ongeluk de gracht in reden, en niet zelden verdronken. De kans daarop werd in de bezettingsjaren nog groter omdat fietsers 's avonds in totale verduistering hun weg moesten zoeken. In 1932 probeerde een groep communisten bij Prinsengracht 723 binnen te dringen om de daar bijeengekomen fascistische hardhandig aan te pakken. Maar de communisten slaagden er niet in zich toegang te verschaffen en richtten hun woede toen maar op de voor het gebouw geparkeerde fietsen – naar ze vermoedden eigendom van de fascistische – en wierpen die in de gracht. Toen de Nazi's in 1942 begonnen fietsen in beslag te nemen, gooiden sommige Amsterdammers hun fietsen liever in de gracht dan hem in handen van de Duitsers te laten vallen. In diezelfde tijd gebruikten fietsendieven de grachten als schuilplaats om de gestolen fietsen tijdelijk op te slaan.

Op Luilak – vooral tussen 1950 en 1970 – smeten baldadige jongeren vaak fietsen in de grachten, gewoon voor de lol.

In januari 1990 raasde een enorme storm over het land die niet weinig fietsen – en soms zelfs fietsers! – in de grachten deed belanden.

De lijst van oorzaken is schijnbaar eindeloos. De meest populaire theorie is natuurlijk dat het om gestolen fietsen gaat die na gebruik in de grachten gedumpt worden. Maar dat laat onverklaard waarom heel veel opgeviste fietsen gewoon op slot zitten.

Als je het hen vraagt, zeggen de fietsvissers dat ze niet precies weten hoe fietsen in de grachten terecht komen. Maar deze door hen geëtaleerde onwetendheid wekt soms mijn wantrouwen. In de film (en het boek) *Fietsen naar de maan* – uit 1963 – zwerft een fietsvisser diep in de nacht dronken door de stad, op z'n gemak geparkeerde fietsen in de gracht kieperend. De volgende dag keert hij terug met z'n boot, vist dezelfde fietsen op en verkoopt ze even later aan een heler op het Waterlooplein. Zou dat de hoofdoorzaak zijn?

Niks van dat alles kwam terecht in het antwoord dat ik m'n zoon gaf. Ik hield het maar op "Mensen gooien fietsen in de grachten." En we richtten onze aandacht op wat er gaande was. De grijper plonsde in het water, klauwde naar wat er op de bodem lag, en kwam tevoorschijn met niets dan blubber en water.

Daar ging de grijper weer en opnieuw kwam hij zonder iets terug. Steeds weer dezelfde gang en elke keer kwam hij zonder schat boven. Het leek de verwachting van de toeschouwers alleen maar aan te jagen.

Toen, na zo'n keer of veertien, had de visser beet! Hij takelde een rode dames Gazelle uit het water. Dat wist de menigte te waarderen en men juichte. Daarop wierp de kraanmachinist beide armen in de lucht, als had hij zojuist tijdens de finale van de wereldkampioenschappen voetbal voor Oranje een doelpunt gemaakt.

Over het gezicht van mijn zoon trok een glimlach van verwondering.

"Stel je voor", zei ik tegen hem, "als je groot bent, zou jij dit werk kunnen doen. Zou je dat leuk vinden?"

"Nee," zei hij zakelijk. Hij draaide zich om en liep terug naar onze fiets. Daar stond ik en wist niet of z'n antwoord me droevig moest stemmen – of dat ik er juist blij mee moest zijn.

Pete Jordan

TEGELS



**NIET
ZÓ**



**MAAR
ZÓ**

ASFALT

Mede dankzij de Fietzersbond