



Waar zijn we vóór  
en  
waar zijn we tégen?

**FIETSPARKEER  
PROBLEMEN**

**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 22 februari 2012**  
**Bijdragen (lieft digitaal) zijn welkom tot 2 januari 2012 o.v.v. "kopij OEK".**  
**E: oekredactie@fietsersbondamsterdam.nl**

## Adresgegevens afdeling

WG-plein 84, 1054 RC Amsterdam  
T: 020-6854794  
E: amsterdam@fietsersbond.nl (@adamfietst)  
I: www.fietsersbondamsterdam.nl  
Postbank: 3621877 tnv Fietsersbond Amsterdam  
Bezorging: oek@fietsersbondamsterdam.nl

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

## Onderafdelingen

**Amstelveen:**  
p/a Nieuwe Kalfjeslaan 2, 1181 CA Amstelveen  
E: amstelveen@fietsersbond.nl

**Diemen:**  
p/a Tapijtschelp 10, 1112 DS Diemen  
E: diemen@fietsersbond.nl

## Aan dit nummer werkten mee:

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

## GEZOCHT: ontbrekende OEKs in het archief

De afdeling heeft een archief van de oude OEKs. Leuk en soms ook heel nuttig om in terug te kunnen bladeren. Zowel voor de veranderingen als voor wat al jaren hetzelfde is. Het archief blijkt echter niet compleet! En nu vragen we ons af of er mensen zijn die ook oude OEKs hebben bewaard. Zouden we daar dan een kopietje van mogen maken?

Reacties kunt u sturen naar [amsterdam@fietsersbond.nl](mailto:amsterdam@fietsersbond.nl) of tel. 6854794.

### De nummers die wij missen zijn de volgende:

- De hele 1<sup>e</sup> jaargang (1977): 6 nrs.
- 2<sup>e</sup> jaargang (1978): nrs. 1,3,6
- 3<sup>e</sup> jaargang (1979): nr. 6
- 12<sup>e</sup> jaargang (1988): opvolgnrs. 17 + 18
- 14<sup>e</sup> jaargang (1990): opvolgnr. 20

We zijn benieuwd!

**NIEUWE EDITIE**  
Binnenkort verschijnt een geactualiseerde en verbeterde uitgave van de enige echte fietskaart voor Amsterdam.



## DIGITALE NIEUWSBRIEF

Blijf op de hoogte van de fietsactualiteit in Amsterdam via onze nieuwsbrief per email.  
Mail ons ovv "Fietsband":  
[amsterdam@fietsersbond.nl](mailto:amsterdam@fietsersbond.nl)

## In dit nummer:

- 3 **Fietsparkeren**
- 5 Actie Scooteroverlast: update  
Bedankt vrijwilligers!
- 6 Respect voor de fietsrouteplanner
- 8 Interessante projecten in Noord
- 9 Bloot op de fiets door Amsterdam
- 10 Zijstraat | Fietsfinder
- 11 Fietsbewegwijzering
- 12 Reclamefietsen (foto's PJ)
- 14 Nieuws
- 15 Rood licht negatie | Puzzelfoto
- 16 Van onze Helpdesk | Zijstraat
- 17 (Niet) fietsen op de stoep | Brief
- 18 Jonge, ondernemende reparateurs
- 19 Problemen met haaiantanden
- 20 Maatschappelijke stage | Zijstraat
- 21 Knelpunten
- 23 Column Pete Jordan
- 24 NIET ZO MAAR ZO

## Aankondiging

**Wat:** Algemene Actieve Ledenvergadering  
**Wanneer:** wo 18 januari, 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](mailto: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](mailto:infraservice@gvb.nl) (c.c. aan [amsterdam@fietsersbond.nl](mailto:amsterdam@fietsersbond.nl))
- **Storing verkeerslichten:** [licht@fietsersbondamsterdam.nl](mailto:licht@fietsersbondamsterdam.nl) o.v.v. kruispunt + rijrichting



# Fietsparkeren

**Mijn vriendin en ik kochten allebei een nieuwe fiets. Dat betekende twee dingen: we moesten van de oude fietsen af, en mijn forenzende vriendin moest bij CS een andere plek zoeken om het ding kwijt te kunnen. Hieronder onze ervaringen.**



## De problemen

Het kwijtraken van een kapotte fiets die er nog redelijk uitziet is vrijwel onmogelijk. Fiets niet op slot, briefje erop, maar toch is-ie niet verdwenen; hij is terechtgekomen bij een buurtbewoner. Op zich niet erg, maar waar laat die hem? De rekken in onze wijk staan al vrij vol, en onze twee nieuwe fietsen moeten er wel bij... Op het station heel andere problemen. De stalling verkoopt geen abonnementen meer (uitverkocht, en geen wachtlijst 'want dat zou twee jaar duren'). De fiets past niet makkelijk in een rek, omdat de banden te breed zijn. Op de standaard dan maar, maar daar werd-ie zo verplaatst dat-ie 's avonds weg was gehaald omdat de brandkraan geblokkeerd zou zijn.

Kortom: fietsparkeerproblemen. Hoewel wij vinden dat de gemeente het geen problemen moet noemen, maar blij moet zijn met het succes van haar eigen fietsbeleid, zijn het voor de argeloze fietser wel degelijk problemen.

Het fietsparkeren krijgt gelukkig ruim aandacht in het nieuwe Meerjarenplan Fiets van de gemeente. Terecht, vinden wij. Maar wat moet er volgens ons eigenlijk gebeuren? En hoe sluit dat aan bij wat de gemeente en andere spelers erover denken?



## Oplossing 1: meer ruimte

Wij vinden in elk geval dat er meer plek moet komen voor fietsen. Nu zijn er mensen die niet op de fiets gaan 'omdat je hem niet kwijt kan'. Sommigen lossen dat creatief op door met een fietswrak een eigen plek te reserveren: de eigenaar kan zijn eigen normale fiets dan altijd aan dat wrak vast zetten. Een oplossing die het probleem dus in feite groter maakt.

Maar hoe komen we aan meer ruimte? Dat kan door auto's weg te halen. Op elke autoplek passen zomaar 12 fietsen. Dat schiet op.

Ook kunnen we ons best voorstellen dat er nieuwe ruimte gebouwd wordt. Ondergronds, of liever nog op het maai-veld. Lekker zichtbaar, aantrekkelijk. Wat dat betreft is de nieuw te bouwen stalling op het Leidseplein een mooie test. Als het dáár niet lukt....

## Oplossing 2: ruimte maken

Maar natuurlijk hebben de mensen gelijk die zeggen dat de troep eerst opgeruimd moet worden. Een fietsnietje kost bijvoorbeeld een paar 100 euro. Dus als je 1000 fietsen weghaalt, kun je, zelfs als je er 10 moet vergoeden omdat ze nog gebruikt werden, voor 100.000 euro's besparen aan nieuwe nietjes.

Het probleem is dat ook dat opruimen geld kost. Het is juridisch lastig, en je moet fietsen bijvoorbeeld 3 maanden bewaren (terwijl de ervaring leert dat een fiets die na 2 weken niet is opgehaald, ook de komende

2,5 maand blijft staan). We hebben het gevoel dat dit efficiënter moet kunnen. Door bijvoorbeeld het heen en weer rijden naar het fietsdepot, en het gebrek aan ruimte daar, worden er door een opruimteam per dag eigenlijk maar heel weinig fietsen opgehaald. Intussen zijn er zoveel fietsen, dat het op deze manier niet bij te houden is.

Daar komt bij dat dit alleen nog maar gaat over fietsen die in de weg staan. Sommige fietsen staan niemand direct in de weg, maar nemen wel schaarse ruimte in, terwijl ze niet of weinig gebruikt worden. Bij het CS mag je daarom een fiets niet langer dan 2 weken onafgebroken laten staan. Daar zijn wij niet tegen. Als je hem zó sporadisch gebruikt, kun je best een keertje met het OV naar het station. En als je niet uit Amsterdam komt, kun je voor die enkele keer wel een OV-fiets huren. Maar door de constante stroom in de weg staande fietsen en de beperkte capaciteit van de handhaving, lukt het niet om dat '2 weken' regime consequent te handhaven. Als je een fiets bovenin de fietsflat achterin zet, is het karretje van de handhavers steeds vol voor ze aan de jouwe toekomen. Bovendien moeten ze voor die fietsen twee keer langskomen. Eén keer om een sticker te plakken, en twee weken later om te kijken of-ie er nog staat. Dat kost dus twee keer tijd, en geld.

## Oplossing 3: efficiëntie en inventiviteit

Er is van alles te verzinnen om het wegknippen efficiënter te krijgen. Bijvoorbeeld een sticker die iedereen zelf op zijn fiets moet plakken om te bewijzen dat-ie nog in gebruik is. Of je krijgt een sticker als je bij het CS aankomt met de kleur van die dag. Dat scheelt alweer 1 keer langskomen voor de handhavers. Verder: een tijdelijke opslag voor verwijderde fietsen vlakbij het station, zodat

er niet steeds een uur verloren gaat met heen en weer rijden naar Westpoort. En voor wie zijn fiets kwijt wil: een platte schuit achter het CS leggen waar iedereen die zijn fiets inlevert, een bon krijgt voor korting bij een fietsmaker. Of bij een fabrikant, die het misschien wel wil sponsoren. Hieronder berichten we over een opruimproef die in West van start is

gegaan. De gemeente, of in dit geval stadsdeel Centrum, doet zijn best. Bij het Leidseplein is een verzameling kleinschalige ideeën uitgewerkt, waarmee voor een paar ton de komende jaren (tot de stalling gebouwd wordt) veel meer fietsplek beschikbaar komt. We zien daar naar uit. Toch zal er nog wel een tijdje gediscus-

sieerd worden over die fietsen die in de weg staan. Misschien wel altijd. Het probleem was er ook in 1930. Het is alleen even weggeweest toen er zoveel auto's waren dat dát een groter probleem was. Dus misschien moeten we er maar blij mee zijn.

GdW

## Fietsparkeerduurbepanking in West

**Stadsdeel West haalde deze zomer het nieuws toen meegedeeld werd dat het geld op was voor nieuwe fietsrekken. Schande, vond een VVD raadslid. Het bleek loos alarm: de mededeling was abuis (of werd schielijk ingetrokken).**

Intussen bleef een echt nieuwtje op het gebied van fietsparkeren bijna onopgemerkt: hetzelfde stadsdeel kondigde een fietsparkeerduurbepanking aan. Niet voor het hele stadsdeel, maar voor de Kinkerstraat, de Cremerbuurt en een deel van de Erasmusparkbuurt. Daar mogen fietsen die langer dan 6 weken ongebruikt geparkeerd staan verwijderd worden. Voor zover wij weten is in Nederland nog niet eerder zo'n beperking in een woonwijk ingesteld.

Een parkeerduurbepanking kennen we al wel voor extreem drukke plekken, zoals stations. Begrijpelijk. Zóveel mensen willen daar hun fiets parkeren dat het – gezien de beperkte ruimte – redelijk is dat je fiets niet langer dan een bepaald aantal dagen een plek mag bezetten. Van een fietsrek waar elke dag een andere fiets staat profiteren 30x zoveel mensen als van een rek waar één fiets 30 dagen lang staat. De eigenaar van die 'plak'fiets kan beter overstappen op een OV-fiets, de benenwagen of de tram.

De Fietsersbond is dus voorstander van een parkeerduurbepanking op zulke extreem drukke plekken. Onder voorwaarde natuurlijk dat zo'n gebod zorgvuldig wordt uitgevoerd. Met een gegarandeerd goed werkend detectiesysteem van de parkeerduur en een waarschuwing voordat hij wordt weggehaald. Het fietsparkeerduurbepankingsbesluit

in West was de Fietsersbond niet ontgaan. En had vooral vragen opgeroepen. Hoe wordt zo'n beperking gehandhaafd? Moeten fiets-eigenaren die een tijd hun fiets niet (kunnen) gebruiken in angst gaan zitten dat hun fiets ineens wordt weggehaald? En vooral: was zo'n beperking eigenlijk wel nodig? In de fietsenrekken stonden veel fietswrakken, en die mag het stadsdeel sowieso weghalen, mits zorgvuldig uitgevoerd.

Een telefoontje naar het stadsdeel stelde ons gerust. De parkeerduurbepanking in de wijken zal gelden als een proef om te kijken of zoiets werkt. Veel fietsen die langer dan zes weken niet gebruikt worden, worden nooit meer gebruikt. De eigenaar is verhuisd of heeft een nieuwe fiets, of... Een weesfiets dus, die op termijn een wrak wordt, al dan niet via het tussenstadium van plukfiets, een fiets waarvan langzaam maar zeker steeds meer onderdelen geplukt worden. Een treurig lot.

Om dit proces vóór te zijn en die fietsen niet maanden of jaren fietsplekken te laten bezetten wordt de parkeerduurbepanking ingezet. Over de precieze uitvoering wordt nog nagedacht en zal overlegd gaan worden, met o.a. de Fietsersbond. We hebben al een paar adviezen klaar:

- Een goede en zorgvuldige registratie



van de parkeerduur is noodzakelijk. Dat kan bij voorbeeld met systematisch gekleurde tielwraps om een spaak en een vork.

- Mogelijk input van bewoners bij het herkennen van lang geparkeerde fietsen
- De parkeerduurbepanking niet alleen laten gelden voor de fietsen in de rekken maar voor alle geparkeerde fietsen, ook die aan brugleuningen, palen enz.
- En een goede evaluatie van de maatregel: met tellingen vooraf en achteraf enz. Zodat bekeken kan worden of bereikt is wat men wilde en men de ervaringen kan delen met andere gemeentes.

In de tussentijd heeft het stadsdeel wat betreft het opruimen van fietswrakken woord gehouden: na de zomer heeft de milieudienst een inhaalslag gemaakt en op tal van plekken is ineens weer ruimte in de rekken!

We zijn benieuwd naar uw mening hierover en uw ervaringen.

MdL

## Actie Scooteroverlast

## Wel optreden, nog niet van het fietspad

**Onze campagne tegen scooteroverlast begint – zij het voorzichtig – vruchten af te werpen. Vooralnog beperkt het zich tot 'handhaving'. Er zit nog weinig schot in het verplaatsen van snorscooters naar de rijbaan.**

Gemeente Amsterdam en politie starten in september en oktober de campagne 'slowriders', met extra controles op snelheid op rollerband én op straat met laserguns. Verder zijn posters, een facebook-pagina en een programma op AT5 deel van de campagne. Dit alles onder de slogan 'Relaxed rijden zonder boetes'. Zie ook [www.amsterdam.nl/scooter](http://www.amsterdam.nl/scooter)

Een meerderheid in de gemeenteraad wil een pilot met snorfietzers op de rijbaan. De wethouder wil (nog) niet, maar in de Tweede kamer wordt de Minister gevraagd Amsterdam daarbij te ondersteunen. De Gemeenteraad komt in het najaar hierop terug.

Nieuwe feiten over scooters blijven ons verbazen. Een derde tot de helft van de jonge scooterrijders rijdt zonder rijbewijs (en dus onverzekerd), zo blijkt uit onderzoek in opdracht van de Minister. En herhaaldelijk komen er cijfers over het grote aantal slachtoffers onder scooterrijders. Het aantal ongevallen met scooters is volgens de stichting Consument en Veiligheid in vier jaar tijd met 87% gestegen.

De Tweede Kamer (AO verkeersveiligheid) heeft op 8 september over scooteroverlast vergaderd. Een helmplicht voor snorscooters bij een Amsterdams experiment ging de minister te ver. Wel ondersteunde ze een lijst maatregelen

## PROEF

De gemeente Amsterdam gaat misschien een proef doen met het weren snorscooters van de fietspaden. Dat zou dan eventueel alleen in bepaalde gebieden (bijv. binnenstad) of op bepaalde locaties (bijv. drukke winkelstraten) gaan gelden. We vragen ons af wat u daar van vindt. Goed idee? En zo ja, hoe zou u dat uitwerken? Of vindt u het een slecht idee? Dan horen we ook graag waarom. Mail of schrijf ons.

ingediend door Sharon Dijksma (PvdA). Deze houden in: hogere boetes, sneller inleveren van het rijbewijs, meer snelheidscontroles en een betere aanpak van opvoeren en diefstal van brom- en snorfietzen. (GF)

## Bedankt vrijwilligers van de Fietsersbond!

Namens 115 leerlingen van basisscholen Sint Jan de Doper, Het Bovenland, Johannesschool en van de Pieter Jelles Troelstraschool uit Amsterdam Nieuw-West, willen wij alle vrijwilligers van de Fietsersbond bedanken die hebben geholpen bij het op de fiets begeleiden van kinderen op weg naar hun nieuwe school.

Met het project 'Op weg naar het VO' richt stadsdeel Nieuw-West zich aan het einde van het schooljaar op een moment waarbij kinderen kwetsbaar zijn in het verkeer; de overgang van de basisschool naar het voortgezet onderwijs.

Tijdens het project wordt met de leerlingen, middels googlemaps en de stadsplattegrond van Amsterdam, de route naar de nieuwe school verkend. Nadat de route goed is voorbereid springen de leerlingen onder begeleiding van vrijwilligers op de fiets om de route ook daadwerkelijk te fietsen. Onderweg wordt aandacht besteed aan de verkeersregels en stilgestaan bij gevaarlijke (kruis)punten. Doel hierbij is het vergroten van het

vertrouwen en verkeersbewustzijn van de leerlingen opdat het de verkeersveiligheid zal vergroten.

Mede dankzij de inzet van de vrijwilligers van de Fietsersbond is het mogelijk dat dit project kan plaatsvinden.

Volgend schooljaar zal het project naar alle waarschijnlijkheid weer plaatsvinden. Tot volgend jaar!

*Claudia Limmen  
Projectleider 'Op weg naar het VO'*

Een fietsbelangenbehartiger gaat ook op vakantie. De kunst is om dan niet te veel te kijken naar de lokale (fiets)infrastructuur. Waarvoor heb je anders vakantie? Zeilen is een goede ontspanning, en zo bereikte ik deze zomer het eiland Helgoland, in de Noordzee boven Duitsland.

Ter plekke bleek dat dat de ideale plek is om he-le-maal tot rust te komen. Niet alleen zit er een prachtige kolonie Jan-van-Genten en kun je er belastingvrij heerlijke whisky kopen, maar ook hangt er in de jachthaven al meteen een briefje van de burgemeester: Fietsen overal verboden.

Dan hoeft je je ook nergens meer druk om te maken. Overigens valt op dat op Helgo-

land (langste rechte stuk zo'n 2 kilometer, hoogteverschil zo'n 40 meter) best wel veel gestept wordt. Lopen gaat dus toch voor sommigen te langzaam. Misschien een kans voor een afdeling van de Duitse Fietsersbond? (GdW)





# De Fietsrouteplanner van de Fietsersbond

## Graag wat meer respect

In OEK 83 stond een stuk over het verschil tussen wat de Fietsersbond denkt dat veilige fietsroutes zijn en wat fietsers zelf ervaren en welke straten zij kiezen om hun kinderen over naar school te sturen. Daar bleek dat ook de routeplanner van de Fietsersbond soms een andere keuze maakt dan bijvoorbeeld de fietskaart *Amsterdam op de Fiets die wij* (ook als Fietsersbond) uitgeven.

Op dat stuk kwam een kritische reactie van een van de Amsterdamse vrijwilligers die zich bezighouden met het onderhouden van de routeplanner (en – eerder – het ontwikkelen ervan). Door een misverstand werd die reactie niet in OEK 84 afgedrukt. Erger, er stond wel (toevalig) een stukje in dat suggereerde dat voor Amsterdam de routeplanner van Routecraft beter zou zijn dan die van de Fietsersbond. Dat was natuurlijk tegen het zere been.

Daarom hieronder onbekrompen de ruimte voor de routeplanners om uit de doeken te doen waar ze mee bezig zijn, hoe ze dat doen en waarom. En laat er geen misverstand over bestaan: we zijn erg trots op de routeplanner van de Fietsersbond, en vooral natuurlijk op de Amsterdamse vrijwilligers die zich daar onvermoeibaar en met veel toewijding voor inzetten. (red)

De Fietsersbond is inmiddels 5 jaar bezig met de ontwikkeling van de Fietsrouteplanner. Het doel is een fietsrouteplanner met landelijke dekking. In het voorjaar van 2012 wordt dat gerealiseerd: dit najaar starten we met de de planner in de laatste provincie, Groningen.

De planner wordt ontwikkeld met (financiële) steun van de provincies en met inzet van vele lokale vrijwilligers. De vrijwilligers houden zich bezig met zowel veldwerk als het invoeren van gegevens op een speciale website, de editor.

### Wat het doet en hoe het werkt

De fietsrouteplanner biedt de mogelijkheid om fietsroutes te plannen. Op dit moment zijn er twee routeplanners: de *van-deur-tot-deurplanner* die routes uit-

zet via alle wegen die toegankelijk zijn voor fietsers en de *recreatieve planner* die routes plant via de zgn. Landelijke Fietsroutes ([www.fietsplatform.nl](http://www.fietsplatform.nl)) en het knooppuntennetwerk. De recreatieve routes zijn vrijwel altijd langer dan de routes die uit alle wegen kunnen bestaan. Beide planners zijn te vinden op de website van de fietsersbond: [www.fietsersbond.nl/fietsrouteplanner](http://www.fietsersbond.nl/fietsrouteplanner).

Het plannen van een route doe je d.m.v. het intypen van het start- en eindpunt of d.m.v. van het plaatsen van routepunten op de kaart. Je kan de route vervolgens printen of downloaden als een gps-bestand, of met een outdoor GPS-ontvanger of met een Iphone of androidtoestel op de fiets stappen. Een uitgebreide uitleg over de werking van de planner vind

je via de help-knop rechtsonder in het scherm van de planner.

### Een kijkje in de keuken

De fietsrouteplanner wordt gefinancierd met subsidie van de meeste provincies en met geld van derden (waaronder donaties van de leden). Er werken veel vrijwilligers mee aan de fietsrouteplanner, zowel in de fase van de bouw als van het onderhoud. Amsterdam is inmiddels in de onderhoudsfase beland. De vrijwilligers houden zich nu bezig met het actueel houden en verbeteren van de planner door wijzigingen en ontbrekende informatie toe te voegen. Op het landelijk bureau werken medewerkers er (parttime) aan, waaronder de projectleider, medewerker voor de technische ontwikkeling en vrijwilligerscoördinator.



Het actualiseren en verbeteren van de routeplanner is veel werk. In Amsterdam wordt dat verzet door een kleine groep vrijwilligers. Naast het ophalen van de gegevens op straat, speelt het leeuwen-deel van hun werkzaamheden zich af achter de computer. Denk daarbij aan het intekenen van nog ontbrekende wegen en fietspaden en het invoeren van kenmerken van wegen en van diverse bijzondere punten zoals hindernissen voor fietsers en verkeerslichten. Daarbij proberen zij zo goed en zo snel mogelijk wijzigingen in de infrastructuur bij te houden en daarnaast ook nog te reageren op foutmeldingen die door ge-

bruikers worden doorgegeven (dat kan via de knop "reacties" rechts onderin het scherm van de routeplanner).

Voor het computerwerk gebruiken de vrijwilligers een editor, een speciaal programma waartoe ze via een website toegang hebben. In de afbeelding links zie je een voorbeeld: van alle wegen is m.b.v. een kleur aangegeven wat voor soort weg of fietspad het is. Dat wordt van elk stukje weg ingevoerd, dus van kruising tot kruising. Verder zie je een hele lijst met andere kenmerken genoemd, waarvan de meeste eveneens door vrijwilligers geïnventariseerd en ingevoerd worden.

### Profielen

Waarom al deze kenmerken? Zij maken het mogelijk een route te plannen over wegen die toegankelijk zijn voor fietsers. Daarnaast heb je in de van-deur-tot-deurplanner de keuze om verschillende typen routes te plannen, ook wel profielen genoemd (afbeelding rechtsonder). Achter de schermen kunnen we de profielen samenstellen aan de hand van de ingevoerde kenmerken en nagaan in welke mate de kenmerken belangrijk zijn voor het betreffende profiel. Dat gebeurt door er op basis van bepaalde aannames een bepaald gewicht aan toe te kennen. Bijvoorbeeld: bij het profiel **racefietsers** is asfalt als wegdeksoort een zwaarwegende factor, evenals de kwaliteit van het wegdek. Bij **makkelijk doorfietsen** wordt o.a. het aantal afslagen in de af te leggen route beperkt, de **natuurroute** leidt zoveel mogelijk langs groene gebieden geleid enzovoort. Je kunt met de opties onder **Extra** ook zelf een profiel samenstellen.

### Beperkingen

Het is erg lastig om rekening te houden

## HELP en REACTIES

Hoe de planner precies werkt, lees je in de Help. Die vind je rechtsonder in het scherm van de planner via het knopje "help". Wil je reageren op de planner, bijv. fouten melden, dan kan dat via "reacties", ook rechtsonder in het scherm. Zo kunnen we met ieders hulp de planner verder verbeteren.

met alle mogelijke situaties. Ook kunnen we niet controleren of de profielroutes in de dagelijkse werkelijkheid van bijv. Amsterdam ook de meest logische zijn. En dus kan het gebeuren dat iemand op onderdelen wil afwijken van een natuurroute of makkelijk doorfiets-route. Toch gaan we door met het verfijnen van de profielen, niet alleen op basis van de ervaringen maar ook doordat er in de loop van de tijd in de planner extra kenmerken een rol gaan spelen. Zo voeren vrijwilligers sinds een aantal maanden verkeerslichten in. Als er voldoende zijn ingevoerd, zullen die in bepaalde profielen opgenomen worden.

### Amsterdam

In Amsterdam doen zich situaties voor waarbij sommigen de voorkeur geven aan een route waarbij je met het andere verkeer mengt boven één die over een fietspad gaat. Een voorbeeld daarvan is de zgn. binnenring – waar het in OEK 83 over ging. Die route over de Weteringschans (geen vrijliggende fietspaden, wel een tram, taxi's en enkele auto's), wordt door velen als veiliger en prettiger ervaren dan de parallel lopende route over de Stadhouderskade (vrijliggende fietspaden, maar naast een drukke autoroute met potentieel gevaar bij kruisingen met afslaand verkeer). In de routeplanner is aangenomen dat als regel de routes met fietspaden veiliger zijn. Die keuze volgt uit het uitgangspunt dat het nu eenmaal ondoenlijk is om alle factoren die fietsen prettiger en/of veiliger

## Betere profielen

Sinds kort voeren vrijwilligers ook in of fietsroutes vlak langs drukke wegen lopen. Hiermee kan het profiel autoluwe route flink worden verbeterd. Niet alleen de fysieke verkeersdrukke maar ook het geluidsaspect én het gevaar bij oversteken kan dan worden meegewogen. Een uitgestippelde route binnen het profiel natuurroute zal dan niet gauw meer een fietspad langs een (drukke) provinciale weg kiezen, ook al loopt deze weg door een bos. Maar ook een fietspad langs de Stadhouderskade kan hiermee worden uitgefilterd. De gebruiker zal in dit geval dan wel moeten kiezen voor autoluw. Maar het zal nog even duren voor het kenmerk 'langs drukke weg' in de profielen kan worden opgenomen.

maken door vrijwilligers te laten inventariseren en invoeren.

Daarnaast is er natuurlijk ook nog sprake van ieders eigen beleving. Het leuke en goede is dan ook dat je als gebruiker van de planner altijd zelf je route kan beïnvloeden door bepaalde wegen te "blokkeren" of juist een straat die je voorkeur heeft erin op te nemen.

*Astrid Koperberg  
routeplanner-medewerker van de Fietsersbond*

### Profielen kiezen in de routeplanner

The screenshot shows the 'planner' tab of a route planner. It features a table for 'Voorkeuren:' (Preferences) and 'Extra:' (Extra options). Below this is a 'kies profiel' (select profile) dropdown menu that is open, showing several profile options. At the bottom, there are input fields for 'Start:' and 'Einde:' (Start and End) with sub-fields for 'Straat', 'Straatnaam', and 'Woonplaats'. A 'bereken de route' (calculate route) button is at the bottom right.

planner	locaties	bekijk route
<b>Voorkeuren:</b> <input checked="" type="checkbox"/> vermijd doorsteekjes <input checked="" type="checkbox"/> vermijd onverhard <input type="checkbox"/> vermijd veerponten	<b>Extra:</b> <input type="checkbox"/> plan een rondje <u>terugweg</u> <u>wis alle routepunten</u>	 (i) (i) (i)
<b>kies profiel</b>		
<b>Start:</b> Straat Straatnaam Woonplaats	<b>kies profiel</b> kortste route natuurroute autoluwe route racefietsers sociaal veilige route recreatieve route makkelijk doorfietsen	
<b>Einde:</b> Straat Straatnaam Woonplaats		
bereken de route ▶		

# Interessante projecten in Noord

**Peter Witte is projectmanager van de eenheid 'Realisatie' van stadsdeel Noord. Dat betekent dat hij nauw betrokken is bij de uitvoering van bouwprojecten en werken op het gebied van infrastructuur. Fietspaden vallen natuurlijk ook onder infrastructuur. Het mooie, nieuwe pad, ingeklemd tussen de Leeuwarder(snel)weg en de Adelaarsweg, is de aanleiding voor een gesprek.**

"Vroeger heette het pad het 'ambtenarenfietspad'. Met name collega's die aan de overkant van het IJ woonden, namen de pont naar het IJplein en fietsten over het oude fietspad naar het stadsdeelkantoor. Het idee om het pad te vernieuwen valt in twee stukken uiteen: 1. het stuk vanaf de IJtunnel tot de Johan van Hasseltweg en 2. het stuk tussen de Van Hasseltweg en zeg maar het Damstede College." (Zie kaartuitsnede rechts.)

Peter Witte is enthousiast over zijn projecten en vertelt met verve over de Noord/Zuidlijn, die eigenlijk mede verantwoordelijk is voor het nieuwe fietspad. De plek van het oude fietspad was nodig om de Noord/Zuidlijn en het station aan te leggen, waardoor fietsers zolang de Adelaarsweg moesten nemen. Toen na het afronden van die werkzaamheden het terrein weer vrij kwam, werd het fietspad opnieuw aangelegd, maar wel voorzien van een goede deklaag en van voldoende breedte. Veel bosschages werden weggehaald, waardoor weliswaar de omwonenden nu op de snelweg kijken, maar het voor fietsers een stuk veiliger is.



Bij de vernieuwing van het tweede stuk speelde de aanleg van het nieuwe Noorderpark een rol, d.w.z. de 'fusie' van het Florapark, het Volenwijkspark en het Vliegenbos. Daartoe werd de Leeuwarderweg 7 meter lager aangelegd ('van +4 naar -3'), en daar liggen inmiddels drie wandel- en fietsbruggen over.



In de planning staan nog twee bruggen over het Noordhollands kanaal. Over inspraak is Witte helder: heel goed dat het er is. De nieuwe bruggen over de snelweg illustreren het jarenlange gevecht met belanghebbenden en het vergunningenstelsel. Niet zelden wordt tot bij de Raad van State geprocedeerd. Witte: "Bij bestemmingsplannen is echt iedereen belanghebbende, ook al woon je ver weg. We zijn tot vier jaar na de sloop van een tunneltje bezig geweest over de vraag naar de rechtmatigheid daarvan."

## Crisis

Door de aanleg van de Noord/Zuidlijn en het nieuwe park ging de bestaande infrastructuur verloren. Er moesten 'oren' worden aangelegd om het autoverkeer vanaf de Nieuwe Leeuwarderweg naar de juiste bestemming te kunnen brengen. Waar het laatste station van de Noord/Zuidlijn komt, bestaat de mogelijkheid om over de snelweg heen te bouwen, zoals dat ook bij de A10 bij de Kolenkit in West is gebeurd. Witte licht toe waarom dat hier pas over een jaar of twintig zal gaan gebeuren: "Het asfalt op een snelweg gaat zo'n 15 tot 20 jaar mee. Nu is het geld op en dan pas is er een kans dat die verbouwing wordt gerealiseerd. Het heeft immers geen zin om zo'n groot project aan te pakken als de weg volop in gebruik is. De Noord/Zuidlijn zal in 2017 gaan rijden; de komende vijf jaar zal er naar verwachting niet vol-

doende geld zijn om dat uit te voeren."

## Andere projecten

Gebogen over de kaart uit 2007, met daarop de plannen voor het verbeteren van de situatie voor fietsers in Noord, is het goed bijpraten. Over niet al te lange tijd wordt de brug over Zijkanaal I opgeleverd die in het verlengde van de Papaverweg ligt en waardoor het mogelijk wordt het NDSM-terrein te bereiken zonder om te hoeven rijden over de Klaprozenweg.

Er komt ook een brug over het water bij de Bongerd, die Tuindorp Oostzaan en de nieuw gebouwde wijk beter verbindt met het centrum van Noord en een lange omweg om Zijkanaal I overbodig maakt. En vergeet niet de fietsverbinding van Zaandam naar Oostzaan, onderdeel van de fietssnelweg tussen Zaandam en Amsterdam Noord.

Dan komen we te spreken over de ideeën van ANGSAW (Amsterdam Noord Groene Stad Aan het Water) om op termijn een promenade te realiseren voor voetgangers en fietsers langs de Noordelijke IJ-oeveren – van NSDM tot de Oranjesluizen. Daar is Witte ontegenzeggelijk positief over. "Alleen, tussen droom en daad staan wetten in de weg, en praktische bezwaren... Een aantal terreinen is in eigendom, en niemand zal kiezen voor onteigening voor een fietspad." Hij heeft goede hoop op het gebied waar Ketjen stond: "Dat is nog niet onteigend, maar ik kan me wel voorstellen dat op dit terrein over een jaar of veertig prachtige appartementen zijn verzezen direct aan het IJ. Voor Noord knetterduur, dat zie je ook bij Overhoeks. Maar je woont er fantastisch!"





Van belang is natuurlijk ook het economisch rendement, aldus Witte. Een oud idee is een brug over het IJ met beweegbare delen (anders kunnen de enorme cruiseschepen er niet langs): van de kop van het Java-eiland naar Noord. Het is al lang een wens van Noord, maar de economische belangen zijn zeer gering. Dat kan dus nog heel lang duren...

**Van Mosveld naar Meeuwenlaan**  
'Langzaamverkeer-route'. Ik moest er wel

even naar vragen, maar dat is voor voetgangers en fietsers. Die komt langs de Johan van Hasseltweg, een van de wegen die de ene met de andere wijk in Noord verbindt. Aan de zuidkant komt een vrijliggende langzaamverkeer-route, die het Mosveld rechtstreeks met de Meeuwenlaan verbindt. Op zijn laatst in 2014 moet hij klaar zijn en dat is ruimschoots vóór het station van de nieuwe metrolijn in gebruik zal worden genomen.

Het gaat beter met Noord, mede dankzij de Fietsersbond, afdeling Amsterdam, die steeds de vinger aan de pols houdt en de ontwikkelingen kritisch blijft volgen. Ook al blijft er genoeg te wensen over, duidelijk is in ieder geval dat stadsdelen wel degelijk rekening houden met de ideeën van de bond. In samenspraak is het goed werken.

AMR

## Bloot op de fiets door Amsterdam

**Op zaterdag 11 juni vertrokken zo'n 25 fietsers vanaf het Amstelstation voor de World Naked Bike Ride. Inmiddels al voor het 8<sup>e</sup> jaar wordt de tocht in Nederland gereden, voor de 4<sup>e</sup> keer in Amsterdam. Wat beweegt die mensen om op zo'n kille, natte voorjaarsdag, met af en toe hagel, onweer en een zonnestraal (bijna) bloot te fietsen? OEK ging er op af, maar wel met alle kleren aan waar die koude junidag om vroeg.**



**W**orld Naked Bike Ride (WNBR) wil mensen stimuleren om te auto te laten staan en de fiets te pakken. Daarvoor hanteert zij het motto: 'Gezond voor jezelf, voor het milieu (en je portemonnee) en ook voor je geest, want fietsen is fijn.' Daarbij komt ook dat we trots mogen zijn op het feit dat we met alleen ons lijf en onze fiets ons kunnen verplaatsen; ons lijf is dus een prima motor. Bloot is geen plicht, het is optioneel. Dress code is 'as bare as you dare'.

De WNBR is voor milieubewustzijn en vrede, voor waardering en zorg voor ons lichaam. Het is een protest tegen ongebreideld gemotoriseerd verkeer en wil het gebruik van de fiets promoten: het verbruik van olie verpest het milieu en is een sluipmoordenaar door kankerverwekkend gif en fijn stof in de lucht, klimaatrampen, verkeersongevallen en ongezond leven door te weinig beweging. Bovendien is de WNBR een protest tegen olieafhankelijkheid; deze heeft immers een enorme invloed op de verhoudingen tussen landen en heeft geleid tot veel geweld en talloze slachtoffers in oorlogen en aansluitende geweldsacties.

Men wil het bewustzijn van dit alles

vergroten, niet door sombere verhalen maar door het simpele plezier in het leven te tonen. Daarbij versterkt het bloot fietsen, niet gekoppeld aan erotiek en seks, het gevoel van vrijheid. Het creatief versieren van de fiets en van eigen lijf – wanneer mogelijk met bodypainting - past hier bij en wordt gestimuleerd.

### In de regen

Aan de kant van het Amstelstation waar de (internationale) bussen vertrekken, kwam de groep aan het begin van de middag bijeen. Daarna toog men in de regen naar Park Frankendael voor de laatste voorbereidingen. Lange tijd stonden groepjes fietsers verspreid onder de bomen te schuilen. Toen de laatste groep arriveerde werden posters aan de fietsen gehangen, gingen velen uit de kleren, vaak wel gehuld in een doorzichtige regenponcho. Body paint had dit jaar geen zin; de regen zou het er immers meteen afspoelen. Er was natuurlijk ook pers aanwezig; AT5 en RTVNH met camera's. Waar verleden jaar nog de politie tot aan de Amstel begeleiding, dit jaar geen blauw te zien. Hoewel bloot eigen-

lijk geen issue meer is in Nederland, is ongekleed demonstreren nog altijd verboden, en dan mag de politie ook geen bescherming bieden.

WNBR deed een oproep aan de afdeling Amsterdam van de Fietsersbond voor vrijwilligers die gekleed en met een reflectievestje aan mee wilden rijden als begeleiders. Zij zouden in de gaten moeten houden dat de groep niet uit elkaar valt in het verkeer, bij lastige kruispunten even het verkeer regelen en een probleemgeval als een lekke band even begeleiden. De begeleiders moeten de stad kennen en vlot kunnen fietsen, om zo nodig weer even de groep in te halen of snel even naar voren te komen om op een kruispunt het verkeer te regelen. Maar de vorige OEK was al drukklaar en in de kleine restgroep waren geen vrijwilligers te vinden. Dus verzorgde men de begeleiding zelf; één voorop en één achteraan de groep.

### Harde kern

De groep bestaat uit een harde kern, overwegend mannen tegen de of van

Lees verder op pag. 10

middelbare leeftijd, vaak ook actief naturalist. Ben je dat niet, dan moet je wel iets exhibitionistisch in je hebben, aldus een van de deelnemers. 25 deelnemers in Amsterdam is geen grote opkomst. Dat komt gedeeltelijk door het slechte weer, maar ook omdat de WNBR geen organisatie is met een bestuur of leden. Het enige wat de belangstellenden delen is de jaarlijkse fietstocht, daartoe opgeroepen door de contactgroep en internet. De jonge traditie – in 2005 gestart en pas vanaf 2009 jaarlijks – is ook debet aan de nog kleine groep. Immers, tegelijk met de Amsterdamse tocht fietsten in Londen ongeveer 1.100 mensen mee en in Chicago zijn getallen van acht a negenduizend geen uitzondering, terwijl daar de moraal over bloot vele malen behoudender is dan bij ons. Daar werkt de macht van het getal, die er voor zorgt dat de politie niet ingrijpt, en wordt de milieuproblematiek door een veel grotere groep zo serieus genomen, dat men ervoor op de fiets stapt. In meer dan vijftig steden in twintig

landen vinden intussen de jaarlijkse fietsdemonstraties plaats.

### Tocht door de stad

Vanuit Park Frankendael ging de rit langs de Amstel, de Magere Brug over, Rembrandtplein, grachten, Koningsplein naar het Spui. Daar was gelegenheid voor een fotomoment bij het Lieverdje. Dan via de Singel en Gasthuismolensteeg naar de Prinsengracht en via Leidsegracht en Leidseplein naar de Stadhouderskade. Dan via het Museumplein naar het Vondelpark. De man voorop heeft op zijn stuur een apparaat bevestigd met politie-embleem erop, wat veel lawaai kan maken, en waarmee de aandacht op de bijzondere groep fietsers wordt gevestigd. De vele mensen langs de kant reageren overwegend enthousiast. Slechts een enkeling maakt met opgeheven middelvinger z'n ongenoegen kenbaar.

AMR

## FietsFinder

Een gratis iPhone app voor fietsers

Het zal je gebeuren: je krijgt een lekke band en zoekt een fietsenmaker die je direct kan helpen. Hoe vind je die als je geen exemplaar van *Amsterdam op de Fiets* bij je hebt (met een volledig overzicht), niet het telefoonnummer (0800-34387732) van *Fietsforce* ("dé mobiele fietsreparatieservice voor Amsterdamse fietsers") bij de hand hebt en evenmin een mobiele telefoon met internet (zodat je op de website van de Amsterdamse Fietsersbond kunt opzoeken waar de fietsenmakers zitten)?

Maar gelukkig heb je wel een iPhone! Dan kun je nu een gratis applicatie installeren die je helpt de dichtstbijzijnde reparateur te vinden, zodat je die kan bellen om te vragen of hij stante pede tijd heeft om je band te plakken.

De applicatie 'ziet' je huidige locatie en toont direct de dichtstbijzijnde fietswinkels met informatie over ope-

ningstijden, reparatiemogelijkheid etc. En zoals het een app betaamt, kan hij meer: je kunt er oordelen over fietswinkels van anderen lezen en zelf toevoegen. Ook kun je een ontbrekende fietswinkel toevoegen aan het bestand dat al ruim 2500 fietswinkels in Nederland bevat. En tenslotte zit er een 'dude', waar is mijn fiets'-functie in om je eigen fiets terug te kunnen vinden op basis van een foto en GPS-locatie. Vandaar de naam: FietsFinder. Nu alleen nog voor Android, graag.

**FietsFinder is gratis beschikbaar voor de iPhone.**

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



## ZIJSTRAAT

OPINIE

### Smurft voor de samenleving

Zichtbaarheid is belangrijk. Voor fietsers is destijds ingevoerd: wielreflectie (meestal in de zijkant van banden), achterreflector, voor en achterlicht. Ook zit in de meeste pedalen een reflector. Reflectie werkt alleen als er licht op geworpen wordt door een ander.

Zichtbaarheid zien we verder op straat bij groepjes schoolkinderen die een hesje aan hebben. Maar ook bij werkluï aan de weg, helpers bij sportactiviteiten, verkeersbegeleiders, rennende trimmers in het donker. Soms zelfs wandelaars met een hondje met een schattig hesje.

We kennen ze in vele kleuren (fluoriserend). Opmerkelijk genoeg nooit in het blauw terwijl de oorspronkelijk hes (in maten van hesje tot hes XXL) een blauwe katoenen kiel is.

Een nieuw gebruik van het hesje is het hesje voor personen met een taakstraf. Dan staat op de rug: werkt voor de samenleving. Zij worden ingezet bij taken van algemeen nut. Zo kan het voorkomen dat fietsendieven worden ingezet bij het losknippen van fietswrakken en foutief geparkeerde fietsen. Maar dan nu op de rug de tekst: werkt voor de samenleving. Ik hoop wel dat ze de hesjes aan het einde van een lange taakdag moeten inleveren zodat ze niet nog wat over-uren gaan maken.

De Transportcommissie van het Europese Parlement overweegt tot verplichte invoering van opvallende hesjes voor fietsers. Iedereen moet een hesje aan.

Omdat ik vaak in het donker langs onverlichte wegen fiets, ben ik niet helemaal tegen. Ik mopper veel op andere fietsers en trimmers die onzichtbaar zijn. Hooguit met een minuscuul knipperlampje dat niet meer dan 2 euro mag kosten.

Na mijn opsomming zal duidelijk zijn dat binnenkort iedereen om de een of andere reden een hesje aan heeft. Dan vallen ze niet meer op, ben ik bang.

Mocht het wel zover komen dan zou voor fietsers een afwijkende kleur gebruikt moeten worden: blauw, zoals het oorspronkelijk bedoeld was. Een blauw hesje met witte banen, met daar dan de tekst op: smurft voor de samenleving

TL

# Fietsbewegwijzering een omvangrijke klus

**In de vorige Oek stond een stukje over een fietswegwijzer aan de Erasmusgracht die maandenlang de verkeerde kant op wees. Omdat meldingen niets opleverden, hadden fietsers zelf de bordjes maar goed gedraaid. De schrijver van het stukje stelde zich de vraag of fietsbewegwijzering wellicht een sluitpost van de gemeente is. "Zijn het de bezuinigingen, gelapswans, buitengewone omstandigheden of gewoon onachtzaamheid die tot dit soort verwaarlozing leiden?"**

**F**ietsbewegwijzering in Amsterdam is geen sluitpost. Zij kost relatief wel veel tijd want het stelsel van fietswegen is fijnmazig, waardoor veel alternatieven denkbaar zijn en veel bebording nodig is. Bovendien zijn fietswegwijzers vatbaar voor vernieling en graffiti. In fietswegwijzerland wordt onderscheid gemaakt tussen toeristische (knooppunten, LF) en utilitaire bewegwijzering (rode belettering op witte achtergrond). Voor de overzichtelijkheid beperken we ons hier even tot de utilitaire bewegwijzering.

## Extra aandacht

De fietsbewegwijzering in Amsterdam mag zich sinds een jaar of tien verheugen in extra aandacht. Dat hangt samen met het imago van de fiets als een schoon en praktisch vervoermiddel. De bewegwijzering wordt besproken in de Coördinatiegroep Bewegwijzering Amsterdam (CoBA). Deelnemers zijn de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, de dienst Ruimtelijke Ordening, Stichting Bewegwijzering Nederland (voormalige ANWB) en wanneer het fietsbewegwijzering betreft ook de Fietsersbond (vier keer per jaar).

In de ruim tien jaar dat de Fietsersbond nu participeert is er veel tot stand gebracht. Van noord naar zuid en van west naar oost liggen er nu bewegwijzerde fietsroutes. Soms zijn er ook aantrekkelijke (maar sociaal minder veilige) alternatieven. Een oud voorbeeld daarvan is de route richting Haarlem via Vondelpark, Rembrandtpark en het Gerbrandypark; van recenter datum is de route richting Almere via de Diemerzeedijk. Die alternatieve routes worden op het 'keuze-punt' aangeduid met groene letters op witte achtergrond.

Voorstellen voor uitbreiding en aanpassing van de fietsbewegwijzering komen doorgaans van de Fietsersbond. Financiering vormt in de CoBA zelden een probleem, hoogstens worden technische obstakels verwacht. In de binnenstad bijvoorbeeld stuit het plaatsen van nieuwe masten op praktische bezwaren zoals ruimtegebrek.

## Onderhoud

In opdracht van de CoBA schouwt de Fietsersbond jaarlijks een deel van het netwerk op schades, vervuiling, en op noodzakelijke aanpassingen als gevolg van wegwerkzaamheden. Vorig jaar zijn Oost en Zuid geschouwd. De daarna voorgestelde aanpassingen worden nu zichtbaar op straat. In augustus zijn routes naar het Science Park bewegwijzerd, precies op tijd voor het begin van het nieuwe studiejaar. Iedereen kan schades melden. Wanneer een schade is vastgesteld, krijgt de stichting Inkoop Bureau Bewegwijzering Nederland (IBN) opdracht van dIVV voor herstel. IBN maakt tekeningen en besteedt de uitvoering uit aan onderaannemers. Die combineren de klussen. Soms gaat er tussen aanbesteding en uitvoering veel tijd verloren, maar meestal gaat het goed.

## Aanpassen

Beheerders van de bewegwijzering moeten anticiperen op wegwerkzaamheden door diverse diensten en bedrijven. Die wegwerkzaamheden veroorzaken jaarlijks vele tientallen projecten voor de nodige aanpassing. Soms betreft het een enkele mast, maar soms ook de be-



## Schade melden

Schade aan utilitaire fietsbewegwijzering: 088-2696747 of [schade@inkoopbewegwijzering.nl](mailto:schade@inkoopbewegwijzering.nl)  
Vermeld daarbij de locatie en het mast of bordnummer (svp ook doorgeven aan de fietsersbond, afd. Amsterdam, 020-6854794, [amsterdam@fietsersbond.nl](mailto:amsterdam@fietsersbond.nl).)

bording van geheel nieuwe kruispunten of routes.

Bij de nieuwe rotonde Slotermeerweg/Anderlechtlaan is de fietsbewegwijzering dit jaar relatief snel aangepast. En ook best vlot ging het bij de Nieuwe Purmerweg in Noord, waar de snelweg een nieuwe afrit gekregen heeft. Daar stond binnen enkele maanden de aan de nieuwe situatie aangepaste bewegwijzering op straat. Maar omdat de bewegwijzering moet aansluiten bij de vaak schuivende plannings van de wegwerkzaamheden, blijft de coördinatie altijd een hele klus. Daarvan hebben de fietsers bij de Erasmusgracht de gevolgen ondervonden.

*Jan Pieter Nepveu  
adviseur fietsbewegwijzering Amsterdam  
namens de Fietsersbond*

# Reclame



# fietzen



## De Van Woustraat

De Van Woustraat staat algemeen bekend als hét voorbeeld van een gevaarlijke straat in Amsterdam. Hij staat in onze top-10 van gevaarlijke straten, maar staat ook hoog op de GVB-lijst van straten waar de tram het meest stukt. Zelfs bij het inwerkprogramma van de huidige wethouder Verkeer kwam hij prominent aan de orde. Iedereen is het erover eens dat er in de beperkte ruimte te veel functies verenigd worden. Iedereen klaagt dan ook over gebrek aan ruimte.; De winkeliers en bewoners willen graag een opknappbeurt. Het stadsdeel is echter aan zet, heeft geen geld, en is nu, om toch maar iets te doen, van plan het spitsstopverbod op te heffen. Dat betekent dat auto's er ook in de spits mogen parkeren, waardoor er dan, net als op de rest van de dag, feitelijk voor fietsers geen ruimte meer is tussen tram en geparkeerde auto's. We hopen dat hier nog een stokje voor gestoken wordt, want een doekje voor het bloeden dat de verkeersonveiligheid vergroot kan natuurlijk niet.



Van Woustraat

De enige oplossing is: functie(s) verwijderen. Bijvoorbeeld het parkeren eruit, ten gunste van een bredere stoep en veiliger fietsen. Het wachten daarop heeft één voordeel: het bewijs dat geparkeerde auto's niet zo positief zijn voor een winkelstraat, wordt steeds sterker, en gelukkig steeds breder geaccepteerd. (GdW)

## Structuurvisie

De structuurvisie van Amsterdam is vastgesteld en gepresenteerd tijdens een congres met de titel 'Over 2040'. Hij is uitgegeven onder de naam Amsterdam economisch sterk en duurzaam. Voor de fiets is het goed dat er veel aandacht is

voor het uitbreiden van het centrumgebied en het beperken van de rol van de auto daarin. Ook staat er een flink aantal wensen in voor nieuwe fietsroutes. Sommige nog ver weg, zoals een route langs de Kostverlorenvaart, sommige dichterbij, zoals een stuk langs het ringspoor in West naar station Sloterdijk. De Fietsersbond discussieerde uiteraard mee bij de totstandkoming van de visie, maar we moeten nu vooral aan de slag om deze om te zetten in realiteit. (Gdw)

## Niet fietsen op ventweg

Fietsers tussen Amsterdam en Haarlem hebben het moeilijk. De Brettenroute is lange tijd afgesloten, overal zwaar bouwverkeer vanwege de aanleg van de Westrandweg. Wegens onderhoudsproblemen werd een paar jaar geleden het zgn. Kronkelpad tussen Geuzeveld en Halfweg deels ontdaan van verharding. Voor veel forenzende fietsers – vooral die met dunne bandjes – een reden om uit te wijken naar het verharde fietspad – voor een deel annex ventweg – pal naast de Haarlemmerweg (N200). Maar nu vindt de rechter die ventweg te smal om er naast de auto's van omwonenden fietsen op toe te staan.



fietspad langs Haarlemmerweg

Gelukkig is het stadsdeel tegen deze onbegrijpelijke uitspraak in hoger beroep gegaan. Wij vinden dat fietsers de keuze moeten hebben om ofwel over het groene maar ook hobbelige en kronkelige kronkelpad naar Halfweg te fietsen, ofwel via de snelle (maar lawaaiige) gladde asfaltstrook pal naast de Haarlemmerweg. (GF)

## Rijksmuseum



Onderdoorgang Rijksmuseum

Op het moment van schrijven zijn we erg druk met het gedoe rond het Rijksmuseum. Hoe dat ervoor staat als u dit leest, weet ik niet. Dat is natuurlijk gek, want we hebben het over een omleiding die al 8 jaar duurt terwijl er een keurig ontwerp ligt voor hoe de onderdoorgang na de omleiding moet worden. Toch kan het museum het niet laten om, in dit geval met de Uitmarkt als aanleiding, in de krant te blijven roepen dat de fietsers er maar uit moeten.

Een goede reden daarvoor hebben we nog niet gehoord, anders dan: 'fietsen zijn nu eenmaal lelijk en vervelend'. Daar zijn we het natuurlijk niet mee eens. De poging die nu weer gewaagd wordt om de politiek te overtuigen, wordt gebaseerd op zogenaamde verkeersonveiligheid.

De onderzoeken die daarnaar zijn gedaan, ondersteunen dat echter helemaal niet. Integendeel, ze geven aan dat er 'geen groot veiligheidsprobleem' is, hooguit een beetje hinder (voor de fietsers!). Wat buiten beschouwing blijft, is de onveiligheid van de alternatieve routes. Wij zijn er dan ook van overtuigd dat de onderdoorgang zo ongeveer de veiligste plek in de wijde omtrek is.

In elk geval is er wat ons betreft geen enkele reden om fietsers te weren van dit mooiste fietspad van de wereld. Gelukkig worden we daarin nog steeds breed gesteund. De zorgen van de stadsdeelraad en het museum over de veiligheid zullen we – hopen we – weg kunnen nemen, en dan kunnen we binnen 1,5 jaar gewoon weer onder het museum door, in plaats van door de chaos van de Stadhouderskade. (GdW)

# Rood licht negatie

Het Haagse bureau Tabula Rasa, dat zich bezighoudt met “communicatie en gedragsbeïnvloeding” met allerlei ministeries als klant, heeft – als het goed is – op 9 september op een aantal kruispunten in de stad borden geplaatst die moeten veroorzaken dat fietsers minder door rood rijden.

Inderdaad, een van de twee borden die hiernaast staan afgebeeld. Bord 2 is een aangepaste versie van bord 1: “Door de wijze waarop de ogen worden afgebeeld kan de afbeelding nog wel wat levendiger worden.”

Uit eerder onderzoek, zegt het bureau, is gebleken dat dit soort “communicatieve interventies” werken. Op het Skútjespad (bij de VU) was de roodlichtnegatie twee weken na plaatsing gehalveerd. Bovendien waren er “significant meer fietsers” die eerst wachtten en uitkeken voor ze door rood reden.

Ook in Hoofddorp is onderzoek gedaan, maar dat bleef zonder resultaat. Niet alleen omdat er sowieso minder door rood licht gereden werd, maar vooral omdat het bord gestolen werd. Uit het eerdere onderzoek bleek ook dat het effect van de borden dicht in de buurt komt van dat van wachttijdmelders.

Nu wil men op twee plekken het lange termijn effect onderzoeken: op de kruising van de Linnaeusstraat met de Wijtenbachstraat, en die van de Amsteldijk met de Vrijheidslaan komen de borden een jaar lang te staan. Verder onderzoekt men op één plek het na-ijl effect van het bord. Op de Stadionweg wordt bij de kruising met de Beethovenstraat een bord geplaatst en dan meet men op de kruisingen met de Diepenbrockstraat en de Apollolaan of dat bord bij de Beethovenstraat nog steeds effect heeft (‘na-ijlt’). Daarnaast worden op nog zeven andere kruisingen borden geplaatst zonder dat het effect onderzocht wordt.

Men heeft een nulmeting gedaan op 8 september en de eerste effectmeting op 6 oktober. Dus als u dit onder ogen krijgt, kunt u die eerste effectmeting niet meer beïnvloeden door net te doen of u voor rood stopt vanwege dat bord.



Wie liever een wachttijdmelder heeft of vindt dat er al genoeg borden op de weg zijn (of dat een bord met een smiley sowieso niet thuishoort in de openbare ruimte), kan proberen volgend jaar september, wanneer de eindmeting plaats vindt, juist zoveel mogelijk op de meetplaatsen door rood te rijden. Zodat ze denken dat het niet duurzaam werkt (of misschien zelfs op den duur een averechts effect heeft).

Wij zijn benieuwd of dit stukje effect heeft en zullen de resultaten – als ze significant zijn – in OEK 88 bekend maken. Tabula Rasa heeft trouwens ook een stoeptegels gemaakt met dezelfde afbeelding. Maar nergens wordt duidelijk hoe die wordt toegepast. Op betegelde fietspaden? Bij voetgangersoversteken? (JK)



## Puzzelfoto

De puzzelfoto in de vorige OEK leverde meer goede antwoorden op dan we verwachtten. Toch besloten we iedereen met een goed antwoord te belonen. De winnaars hebben de prijs thuis gestuurd gekregen. De oplossing was: roodlicht-gedicht op de kruising Nassaukade-Haarlemmerweg.

Ook deze keer geen makkelijke: waar bevindt zich dit ANWB bord??

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

Stuur uw antwoord naar:

- Fietsersbond Adam, WG-Plein 84, 1054 RC Amsterdam
- [Amsterdam@fietsersbond.nl](mailto:Amsterdam@fietsersbond.nl)



## Losknippen

**Bij de afdeling komen vaak telefoontjes binnen met "Help"-vragen. In deze aflevering: "Help, kunnen jullie mijn fiets losknippen?"**

Het komt vaker voor dan u denkt en het komt ook steeds vaker voor dat er dan naar de Fietsersbond gebeld wordt. Iemand verliest het sleuteltje van zijn fiets slot en dan staat die fiets nog vast aan hek of brug ook. Soms is dan eerst de politie gebeld en die zei: "Bel de Fietsersbond maar, die gaan daarover". Niet dus, maar we kunnen wel advies geven.

De eerste keer dat dit ons overkwam, betrof het de buurman van ons kantoor. Zijn fiets stond zo'n vijftig meter verderop aan een lantaarnpaal. Wij met een verlengsnoer en een slijptol aan het werk, midden op de dag. Nu ligt ons kantoor (op het WG-terrein) vlakbij een politiebureau, zodat het geen wonder mocht heten dat er prompt twee surveillanten kwamen informeren "wat wij aan het doen waren". Gelukkig had de buurman het aankoopbewijs met daarop het framenummer nog in zijn portemonnee zitten (ook een wonder), zodat we met de schrik vrijkwamen.

Vanaf dat moment is ons eerste advies bij een dergelijke calamiteit: vóórdát je je slot open gaat slijpen, breken, schroeven of anderszins, licht eerst de politie in dat je dat gaat doen, daar en daar en op dat moment. Dan is dat afgedekt en kun je met een gerust hart aan de slag. Tweede tip: doe het juist wél midden op de dag, want dat komt minder verdacht over en als er zich al mensen tegenaan bemoeien, kun je het verhaal rustig uitleggen. Derde tip, voor zover mogelijk of haalbaar: zorg dat je de originele papieren van de fiets bij je hebt, een bewijs van aankoop of een identificatiekaartje met daarop in ieder geval het frame-nummer (onder meer te verkrijgen via "het Fietsdepot", voorheen de Amsterdamse Fiets Afhaal Centrale AFAC, 020-3344522, als

die je fiets tenminste "getagged" of "gechipped" heeft).

Dan de moeilijkheid met de afstand. Niet iedereen heeft een buurman of kennis in de buurt, die even met elektrisch materieel kan helpen. Sommige leen-bouwbedrijven (Bo-rent bijvoorbeeld op de Zeilstraat) verhuren draadloze slijptolten, maar zullen er wel vragen bij stellen. Hetzelfde geldt voor Gereedschapsuitleenen (bijvoorbeeld De Blauwe Duim in de Van der Hoopstraat) alwaar een kniptang gehuurd kan worden. Zorg dat je verhaal op orde is en dat je zelf toch wel enigszins geloofwaardig overkomt. Overigens was dat akkefietje met die buurman de enige keer dat de Fietsersbond zich leende voor het openslijpen van sloten. Denkt u vooral niet dat wij experts zijn in dat soort zaken.

Dan de hulp. Ons advies is de klus met minstens twee mensen te klaren. Eén mogelijkheid is om de hulp van een (bevriende) rijwielhandelaar / fietsenmaker in te schakelen, dat scheelt een hoop gedoe, want die weet vast en zeker hoe te handelen. Punt is wel dat die er vaak voor terugschrikt om zich met semi-illegale activiteiten in te laten. Misschien kan een mobiele fietsenmaker nog uitkomst bieden, bijvoorbeeld "De Fietswacht", te bereiken via 06-48154290, maar ook die zal overtuigd moeten worden van de legitimiteit van de actie.

Een ander redmiddel zou de dienst "losknippen" van het betreffende stadsdeel kunnen zijn (wellicht te bereiken via het algemene informatienummer 14020); dat zijn die jongens die in van die open vrachtwagentjes rondrijden en zo af en toe een horde foutgeparkeerde fietsen losknippen en naar het Fietsdepot brengen.

En mocht het allemaal helemaal niet baten, dan zit er maar één ding op; je verlies nemen en bij je volgende fiets zorgen dat je thuis nog een reservesleuteltje hebt liggen. Op een vindbare plek, natuurlijk...

## ZIJSTRAAT

O  
P  
I  
N  
I  
E

**"Wij zijn op de scooter van de oppas"**

Al heel lang zit er een zinnetje in mijn hoofd, waar ik telkens om moet lachen. Dat zinnetje heb ik niet zelf bedacht. Ik las het in de VPRO-gids. Ik probeer altijd origineel te zijn, maar soms ontkom je er niet aan om iets te lenen van een ander, iets dat je gelezen hebt. Ik kon me zo volledig verplaatsen in die zin. Dit is hem: "Wij zijn op de scooter van de oppas."

De schrijfster, Esther Gerritsen, schrijft dat zij en haar man uitgingen op de scooter van de oppas. Die zin verschaft haar het grootste plezier van de uitgaansavond, maar mij al maandenlang. Zij herhaalt die zin telkens als ze die avond iemand tegenkomt. Dolgelukkig dat ze stoer met de scooter van de oppas zijn?

Ik probeer het voor me te zien. Het gaat dan bijvoorbeeld om dat "ze". Zij zal achterop hebben gezeten. Met een grote lach rondkijkend in de hoop een bekende te zien. Kijk mij nou op die scooter zitten. Tja.

Of gaat het om iets anders? In onze kringen is de scooter volledig fout. Zou de euforie van de bedenker van de zin dan gezocht moeten worden in dat "scooter"? Zit de lol hem dan in de politieke incorrectheid daarvan? Of juist in de vergefelijkheid ervan omdat het om de scooter van de "oppas" gaat? Ik kom er niet uit.

Nemen we de proef op de som en vervangen we "scooter" door "fiets": "We zijn op de fiets van de oppas." Is er nu nog iets van dat hilarische over? Iedereen denkt: als jonge moeder ga je toch niet achterop de fiets van de oppas uit, dan had je toch wel je eigen fiets genomen? Dan waren ze op twee fietsen gegaan. En van "We zijn op de fiets" word ik warm noch koud. Ik kom er niet uit.

Eén ding is duidelijk: de fiets heeft een imago probleem.

TL

FR



# (Niet) fietsen op de stoep!

**Een paar maanden terug hield de gemeente een campagne tegen fietsen op de stoep. Lik-op-stuk-beleid (een boete van 70 euro) zou fietsers moeten leren dat het vaak erg vervelend is voor voetgangers als fietsers rakelings langsrijden. De Fietsersbond is het daar van harte mee eens, maar vindt ook dat het beter kan.**

**D**e Fietsersbond vindt dat je je gewoon aan de regels moet houden en rekening moet houden met anderen op straat (zie ook [www.vriendelijkverkeer.nl](http://www.vriendelijkverkeer.nl), een initiatief van de Fietsersbond). Als je in een drukke winkelstraat over de stoep naar de winkels rijdt, is dat gewoon vervelend en nergens voor nodig. Eén van de plekken die de gemeente echter had uitgezocht voor de actie, was niet een stoep, maar een doorsteekje dat volgens de borden voetgangersgebied is. De 1e van der Helststraat bij de Albert Cuyp. Juridisch hetzelfde, maar gevoelsmatig toch anders. Temeer omdat je op dat moment niet door de Ferdinand Bol én ook niet over het Hercules Seghersplein kon en dus gedwongen werd om de halve buurt door te slingeren. Dat je daarbij in de ochtendspits de 1e van der Helst kiest (waar op dat moment echt niemand op de terrasjes zit), is strikt genomen niet juist, maar wel erg begrijpelijk. Dus niet zo'n geschikte plek om

typische verkeersshorke eens een lesje te leren.

Het grappige (of treurige) is dat fietsers op steeds meer plekken juist over een stoep gestuurd worden. Dat is mooi, schijnt. Zo moeten fietsers bij het oversteken van de nieuwe Wibautstraat nu kiezen. Of je rijdt over iets wat toch verdacht veel op een stoep lijkt, of je rijdt (allicht wijs geworden door de gemeentecampagne) levensgevaarlijk midden over de kruising. Niet de bedoeling, wel begrijpelijk (en beter voor je banden).

Ook de nieuwe fietsdoorsteekjes bij het RAI-terrein zijn niet van stoep te onderscheiden. Bekend Zuidas-beleid: ook op het Zuidplein en het Mahlerplein merk je aan niets waar je mag fietsen en waar niet. Vooral vervelend voor de fietsers, want voetgangers lopen natuurlijk op het vlakste stuk, en dus de brave fietsers in de weg.

En zo zijn er meer plekken in de stad. Soms mag je er fietsen, maar wil men het

niet weten (het nieuwe Hercules Seghersplein, Van Kinsbergenstraat), soms mag het niet, maar is het eigenlijk wel een doorgaande route (Erasmusgracht, 1e Van der Helststraat). Met gevaar, hinder of horkerigheid heeft het allemaal niets meer te maken. Het lijkt erop of de ontwerpers en de bewoners de inrichting niet vanuit fietsoogpunt kunnen of willen bekijken. Dat het ook goed kan gaan, bewijst bijvoorbeeld de Amsterdamse Poort. Een duidelijk onderscheiden fietspad, en genoeg ruimte voor iedereen.

Ontwerpers lijken te denken dat de stoep groter wordt als je maar zoveel mogelijk gebied eruit laat zien als stoep. Dat die ruimte onafgebroken in gebruik is voor iets anders, doet er niet toe. Een modeverschijnsel dat zich ook bij autoparkeren voordoet. Dat is ook steeds vaker 'op de stoep' (Haarlemmerstraat, Bilderdijkstraat, Ceintuurbaan). Als ze dan om de hoek illegaal op de stoep staan, kan ik ze dat nauwelijks kwalijk nemen. Ik ben bang dat dat niet wordt opgelost met een weekje lik-op-stuk beleid. (GdW)

## Lezers schrijven

### Grootste ergernis: glas op het fietspad

In Amsterdam hebben we een prima fietspaden en -strokenetwerk. Op weg naar mijn werk fiets ik daarover bijna dagelijks vroeg op de dag door de binnenstad.

Ik erger mij al tijden aan glasscherven op deze fietspaden en -stroken, m.n. voor cafe's. Als ik het op tijd zie probeer ik deze slingerend te ontwijken en tot nog toe lijkt dat redelijk gelukt. Ik controleer mijn banden geregeld op glassplinters en verwijder deze, maar intussen zitten ze wel vol scheurtjes.

Het lijkt wel of men na sluitings-tijd of bij het schoonmaken 's

morgensvroeg het glas bewust van de stoep veegt, mogelijk om het daar door de veegwagentjes van de gemeente te laten weghalen.(?) Alleen is dat pas later op de dag, nadat vele fietsers

hierlangs moesten.

Ik vraag mij al langer af tot wie ik mij kan wenden om dit aan de orde te stellen.

Ik heb geprobeerd een serveerster hier-

over aan te spreken, maar zij kon mij niet verder helpen. Tot ik mij bedacht dat ik al jaren lid ben van de fietsersbond en mij daarom tot jullie wend: Is er iets aan te doen via een overleg met mensen van de horeca of een artikel in een horecablad?

Ik hoop het van harte.

*Ida Feiner*

#### Reactie:

**Inderdaad ergerlijk. Een probleem waar we (met name na Koninginnedag en Oud en Nieuw) vaker klachten over krijgen.**

**We gaan hier een brief over sturen naar de brancheverenigingen van de horeca in de stad. Met het verzoek er op toe te zien dat – als men het glas voor de reiniging de straat opveegt, het echt in een hoekje in de goot terecht komt, zodat fietsers er geen last van hebben.**

**Nog beter zou het natuurlijk zijn als men de glasscherven gewoon zelf zou opruimen.**



Hanna Torenstra is adjunct-directeur van de Prof. Dr. H. Kraemer basisschool in de Osdorp. Met de collega's – ook die van de Amstelmeerschool in Noord – bedacht zij een aantal projecten rond het thema 'ondernemend leren'. Het idee is dat de leerlingen in het kader van de vrijdagse doemiddag mini-onderneminkjes opzetten, of een mooi evenement. En zo wordt er aan het eind van de schoolweek niet alleen gefotografeerd, gevilt, gekookt, ge-EHBOd of geschilderd, maar worden er ook – onder de naam *Kraemberbike* – fietsen opgeknapt en verkocht. Voor OEK reden om met Torenstra te gaan praten.



## Nieuw West

# Jonge, ondernemende reparateurs op school

De invulling van de vrijdagmiddagactiviteiten is door de leerkrachten zelf bedacht – zij moeten immers – vinden ze – affiniteit hebben met wat ze aanbieden. Voor dit ondernemend leren is het schooljaar verdeeld in vier cycli van 8 weken waarbij alle groepen twee keer deelnemen. Het gaat om eigen initiatief, motivatie en proactiviteit. De leerlingen worden uitgedaagd om initiatieven te nemen en te ontdekken wat ze kunnen en leuk vinden.

“Het gaat om het ontwikkelen van de talenten van de leerlingen, en om activiteiten die betekenisvol en levensrecht zijn. Werken binnen een echt contact is voor hen heel belangrijk. In het geval van *Kraemberbike* hebben de leerlingen de naam en het logo van de fietsenwinkel en –werkplaats zelf bedacht en hebben ze nagedacht over de vraag hoe aan de eerste fietsen te komen en wat mensen moeten weten over de fietsenwinkel, folders gemaakt en verspreid.”

Niet zonder trots vertelt Hanna Torenstra



over het initiatief, waarvoor zij samen met de Amstelmeerschool voor tweeënehalf jaar subsidie krijgt van het Ministerie van Onderwijs, in het kader van Onderwijs Netwerken Ondernemen. Aanvankelijk gingen ze er vanuit dat de kelder onder de school de werkplaats zou worden, maar al snel bleek dat er twee straten verderop een culturele broedplaats gevestigd is in de voormalige Garage Notweg met een complete werkplaats. De *Kraemerschool* kan er gebruik van maken, dankzij eigenaar Stadgenoot – de grote wooncoöperatie – en het Amsterdams Steunpunt Wonen die het project van de *Kraemerschool* faciliteren. De inmiddels al opgehaalde fietsen (30!) zijn er al heen gebracht. En als het goed is, is *Kraemberbike* in september van start gegaan en kunnen alle bewoners van de Osdorper Ban en de andere delen van Nieuw-West daar op vrijdagmiddag tussen 14.15 en 15.15 uur fietsen kopen.

De ouders van de hoofdzakelijk Marokkaanse leerlingen zijn enthousiast, maar ook veel Turkse en Surinaamse ouders zien het project wel zitten. De school hoopt op deze manier de bovenbouwleerlingen zo enthousiast voor fietsen te maken dat ze later naar de middelbare school gaan fietsen en niet de bus of de tram nemen.

Vinden ouders, die zelf vaak geen fietsers zijn, het niet belangrijker dat de uren die hierin gaan zitten, aan rekenen en taal worden besteed? “Nee, we zijn heel

streng, dit gebeurt alleen op vrijdagmiddag en vaak alleen nog het laatste uur. De rest van de week doen we gewoon de schoolvakken”, aldus Hanna Torenstra. De verwachtingen rond dit project betreffen vooral de vaardigheden die de leerlingen tussen 10 en 12 jaar ermee kunnen opdoen. Dat zijn sociale vaardigheden, maar natuurlijk ook technische. In een later stadium wordt hen gevraagd een portfolio bij te houden, waarin ze beschrijven wat ze bij *Kraemberbike* geleerd hebben.

Torenstra geeft een voorbeeld: “Voor wie slecht ter been is en ons een opknappfiets wil geven, bieden we aan dat we die komen halen. Leerlingen moeten dan zelf telefonisch contact zoeken en dat is spannend en nieuw als je 11 bent. Dat leren ze dus. Wel ga ik in het begin altijd mee. Ze moeten ook leren dat ze zich voorstellen en de gulle gevers bedanken voor de fiets. Het mooie is dat leerlingen het elkaar gaan leren. De beginploeg werkt de volgende in.”

AMR

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

## Oproep

De *Kraemerschool* zoekt vrijwillige fietsreparateur(s) die de leerlingen op vrijdagmiddag kunnen en willen helpen om eenvoudige reparaties te leren uitvoeren. Leeftijd is niet belangrijk. Een bescheiden vergoeding is bespreekbaar. Belangstelling? Bel met Hanna Torenstra: 020-6190094.

# Problemen met haaiantanden

Neem een kruising van wegen met vrijliggende fietspaden. Bijvoorbeeld Amsteldijk/Vrijheidslaan (bij de Berlagebrug), het Nassauplein, de uitgang van het Vondelpark bij de Amstelveenseweg, het Weteringcircuit, of het Roelof Hartplein.

Al deze kruisingen zijn geregeld met verkeerslichten. Maar niet alle conflicten die daar tussen verkeersdeelnemers kunnen ontstaan, worden door die lichten gedekt. Zo valt bijvoorbeeld de voetgangersoversteek over het fietspad buiten die regeling; daar regelt een zebra de omgang van fietsers en voetgangers met elkaar. Maar ook fietsers kunnen buiten die regelingen met elkaar in conflict komen. Bijvoorbeeld als ze met groen licht oversteken en dan aan de overzijde het kruisende fietspad over of op moeten rijden en daar geen (fiets)lichten staan (en er bestaat geen 'zebra' voor fietsers). Fietsers moeten hun onderlinge verkeersconflicten op zo'n plek dus anders oplossen. Om dat juridisch goed te kunnen, moet de voorrang wel geregeld zijn. En dat is-ie tot op zekere hoogte ook: als in Nederland de voorrang niet aangegeven is, is die toch geregeld, want dan heeft verkeer van rechts voorrang.

Neem nu het Roelof Hartplein en dan in het bijzonder de plek in de witte cirkel op het plaatje rechtsboven: fietsers die zijn overgestoken (rode pijl) landen aan op een kruisend fietspad. Op dat fietspad ontbreekt een verkeerslicht en dus moet de aanlandende fietser voorrang verlenen aan de van rechts komende fietsers op het fietspad (groene pijl). Dat is dus geregeld, maar er zit een luchtje aan. Als het druk is kan die regeling namelijk knap vervelend uitpakken: de aanlandende fietsers verlenen voorrang en veroorzaken zodoende een ophoping van achterop komende fietsers op de rijbaan terwijl het autoverkeer al begint op te rijden.

In feite is het ook tegenintuïtief dat je groen hebt ('je mag rijden') en dan voorrang moet verlenen ('je moet stoppen') aan het kruisende verkeer. Geen wonder dat er over dat voorrang verlenen, het onlogische ervan, nog wel eens klachten binnen komen. Wij vertellen dan dat wij



vinden dat de 'landende' fietser (degene die aan het gevaar op een kruisende rijbaan wil ontsnappen) **altijd** voorrang moet hebben boven de kruisende fietser (die veilig op het fietspad kan wachten). Altijd, zelfs in een bijzonder geval als dit waar de fietsers op het fietspad zich ook nog eens op een voorrangsweg bevinden, en dus a.h.w. 'dubbel' aanspraak kunnen maken op voorrang (van rechts én op een voorrangsweg). Dat vond de overheid ook en vandaar dat op dit punt (op de foto net te zien) op het fietspad haaiantanden staan getekend, waarmee de van rechts komende fietsers uit de voorrang gehaald worden. Je zou denken dat daarmee een probleem is opgelost. Een reëel probleem want in de ochtendspits is het daar zo druk dat met groen licht behoorlijk dikke stromen fietsers oversteken en zich moeten zien in te werken in een even dikke stroom kruisende fietsers.

## Een probleem

Dat lijkt dus goed geregeld. Maar nu heeft stadsdeel Zuid heeft bij een herinrichting op het Roelof Hartplein de haaiantanden weggehaald. Reden: je mag de voorrang op de hoofdrijbaan niet anders regelen dan op de bijbehorende fietspaden. En dat is wat die haaiantanden deden: fietsers uit de voorrang halen terwijl dat niet gebeurde op het deel voor de auto's. De verkeerspolitie – met de wet in de hand – is onverbiddelijk, de haaiantanden komen niet terug...

De politie heeft natuurlijk gelijk. Maar we zitten nu wel met een levensgroot probleem. Is er een alternatieve oplossing? Ja, met verkeerslichten op het fietspad,

## Wonderlijk geval

Een kruising die net zo is ingericht, is die op de Amstelveenseweg ter hoogte van het Vondelpark. Maar hier hoeven de fietsers die voorrang moeten verlenen, daardoor niet op een kruisende rijbaan te wachten.



Het ziet er wat wonderlijk uit, is voor velen ook tegenintuïtief, maar het pakt het veiligste uit. Daarbij komt dat de route door het Vondelpark drukker is dan die langs de Amstelveenseweg en er op deze manier per saldo dus minder fietsers hoeven te wachten. Die haaiantanden liggen daar nog steeds, en de Fietsersbond zou dat graag zo houden.

maar dat heeft ook nadelen (afgezien van de kosten): de wachttijden worden langer en dat lokt rood licht negatie uit (zie p. 15). In principe regelen we conflicten tussen fietsers en voetgangers onderling daarom nooit met lichten. Ook dat is met instemming van de politie.

Er is dus een soort patstelling ontstaan door het rigide vasthouden aan de regels. Misschien moeten we het heft in eigen hand nemen en fietsers die van de rijweg afkomen, dan maar 'vriendelijk voorrang geven'. Dat mag natuurlijk altijd! (GdW)

# Maatschappelijke stage

Vanaf volgend jaar wordt voor middelbare scholieren de maatschappelijke stage verplicht. Dat lijkt voor de Fietzersbond kansen te bieden. Er is al een gids met ideeën en ervaringen. We hebben in Amsterdam al ervaring opgedaan. Vorige jaren hielpen leerlingen van het St. Ignatius Gymnasium met het ophalen van handtekeningen voor behoud van de tunnels in de Zuidas, en deden ze onderzoekjes naar de verkeersveiligheid in o.a. de Beethovenstraat. Dit jaar probeerde ook het Barlaeus iets met ons te organiseren, maar daar

kwam weinig uit. Ook de scholen zijn duidelijk nog zoekende naar hoe ze de leerlingen hun tijd zinnig kunnen laten besteden.

In elk geval leerden wij dat je leerlingen, in tegenstelling tot vrijwilligers, letterlijk moet vertellen wat ze moeten doen. De leerlingen leren hopelijk dat belangenbehartiging een zaak is van een langere adem dan 1 dag en dat goede fietsvoorzieningen er niet vanzelf zijn gekomen, en nog steeds niet allemaal vanzelf komen of behouden blijven. (GdW)

## Universeel Sinterklaasgedicht

Beste ...,

Als het zonnetje ook maar een beetje wil schijnen,  
of de wolken ineens uit de hemel verdwijnen,  
dan pak jij je fiets voor een prachtige tocht,  
ook al heb je geen route uitgezocht.

Het gelukkigst ben jij tussen twee wielen:  
jij behoort tot de klasse der rijwiel-o-fielen.  
Niets vind jij fijner dan die trappers rondmalen;  
met een krachtige tred gesel jij je pedalen.

Maar wat moet je zo'n fietser nu eigenlijk geven?  
Dat wou Sint weten, het beheerste zijn leven.  
Een fietsaccessoire, een boekje, een kaart?  
Wat vindt zo'n fietsvriend nou de moeite waard?

Gelukkig is de zoektocht uiteindelijk geslaagd:  
een prima geschenk dat jou zeker behaagt.  
Dus pak maar uit, 't is vast naar wens,  
dit sintcadeau voor de fietsende mens!

Veel plezier ermee,  
Sinterklaas en zijn pieten

## ZIJSTRAAT

O  
P  
I  
N  
I  
E

### Oud fietsen

Dit is de laatste bijdrage aan OEK die ik in mijn jeugd schrijf, want binnenkort treed ik toe tot de senioren. Ik kijk nu al uit naar de keuzedagen van de NS, zodat ik overal waar ik wil kan gaan fietsen. Als de NS maar niet afschaft dat je een fiets mag meenemen. Zelf moet ik dan natuurlijk wel regelen dat ik niet meer hoeft te werken. Zouden ze bij de NS nog niet weten dat het pensioen in Nederland niet meer bij 65 begint?

Bij het fietsen moet je als oudere wel extra oppassen. De kans dat je verongelukt wordt elke dag groter. Zelfs als je helemaal alleen bent en niet kan worden aangereden. Ook zijn het niet alleen hinderlijke paaltjes en slecht wegdek die hun tol eisen onder het groeiende leger fietsouderen die elke dag stijver, dover, zwakker, onzekerder, onopmerkzamer en onevenwichtiger worden.

De Fietzersbond zoekt daarom senioren om vrijwillig producten te testen waardoor ze veilig kunnen blijven fietsen. Ook alleen. En dus gaat het niet om zaken zoals een SH-plaatje dat achterop komenden waarschuwt voor slechthorendheid.

Ik ga me aanmelden als testrijder voor zijwieltjes tegen het omvallen. Dan overkomt me niet wat de hoofdpersoon uit *Een man van horen zeggen* gebeurde. In dat boek van Willem Jan Otten uit 1984 lette een senior bij het fietsen niet genoeg op, viel en overleed op de Schellingwouderbrug.

Ik heb vroeger dagelijks over die brug gefietst, maar toen eigenlijk nooit stilgestaan bij de plek van het ongeluk. Er was dan ook geen herdenkingsteken. In die tijd zag je wel op vakantie regelmatig langs de kant van de weg een bosje bloemen, een waxinelichtje, een kaart, soms een fotootje. In de stad zag je dat nooit.

Maar dat is ook veranderd. We hebben de laatste jaren afschuwelijke dodelijke ongelukken gehad in Amsterdam. Met bloemen, waxinelichtjes en fotootjes. Eén zo'n ongeluk betrof de zoon van de schrijver A.F.Th. van der Heijden, die er een requiemroman over heeft geschreven.

Bloemen, kaarsjes, een boek. Ik zou het zo gek niet vinden als er een universeel Amsterdams monument zou komen ter nagedachtenis aan de verkeersslachtoffers in de stad.

Misschien ook iets om je als beginnende senior voor in te zetten.

TL



# Knelpunten

## NIEUW

### OOST

De werkzaamheden bij de **Wibautstraat** naderen hun voltooiing. Onaangenaam verrast waren we door de natuurstenen fietsoversteken over de middenberm van de Wibautstraat. Wie bij Mauritskade, Ruijschstraat, 1ste Oosterparkstraat of Platanenweg de Wibautstraat oversteeft, hobbelt in de middenberm over een randje en over dure grijze natuurstenen tegels. In de goedgekeurde ontwerp-tekening waren deze oversteekjes nog keurig van rood asfalt.



...dure grijze natuurstenen tegels

“Mooi”, vindt het projectbureau, maar wij vinden het onaangenaam en gevaarlijk. Je ziet overstekende fietsers er plots afremmen en soms zelfs omrijden via de auto-doorsteek die nog wel in asfalt is uitgevoerd.

Het projectbureau belooft de hobbels er nog uit te halen, maar zelfs dan vrezen we voor gevaarlijke gladheid in de winter. (Foto: zie [twitpic.com/5sfggb](http://twitpic.com/5sfggb)). (GdW)

## OPGELOST

### CENTRUM

Een knelpunt waarvan ondergetekende niet eens wist dat het bestond, was dat de **Nieuwe Doelenstraat** eenrichtingsverkeer was, ook voor fietsers. Meer dan



Nieuwe Doelenstraat – nu met onderbord

eens reed ik nietsvermoedend het bord voorbij in de veronderstelling dat het onderbordje wel vergeten of gesloopt zou zijn. Toen de straat dicht ging voor onderhoud, werd er echter geen omleidingsroute aangegeven vanaf de kant van het Muntplein. Gelukkig is de straat nu zo opgeknapt, dat er ruimte is om fatsoenlijk in twee richtingen te fietsen. Het onderbordje hangt er nu dan ook. Daarbij is het erg fijn dat de straat er netjes bij ligt. (GdW)

Het bruggetje vanaf de tunnel onder de **Prins Hendrikkade** naar de fietsflat bij het Centraal Station was vaak het toneel van verwarring tussen toeristen en fietsers.



Scheiding van fietsers en voetgangers

Waar lopen en waar fietsen? Die vraag is nu duidelijk beantwoord met een paar dikke lijnen thermoplast. Op zich mooi, maar zo'n potentieel gladde hobbel in een bocht waar je net vaart moet maken, is ook niet alles. Ze hadden wel iets hoger op de brug gemogen. (GdW)

De noordelijke **Marnixstraat** heeft vrijliggende fietspaden! Een stukje dan. Wellicht weet u de voorgeschiedenis nog. Dit onderdeel van de binnenring is al 30 jaar onderwerp van strijd. Eenrichtingsverkeer kon nooit, fietspaden pasten niet. Toen 4 jaar geleden weer een oplapbeurt op het programma stond, lukte het ons bijna om de straat aan één zijde af te laten sluiten, om het doorgaande verkeer te weren. Als compromis kwam de variant die er nu ligt. Smalle vrijliggende fietspaden op het eerste stuk, brede fietsstroken tussen tram en geparkeerde auto's op het tweede stuk. Maar ook nog steeds ongehinderd doorracen van auto's en taxi's. En een lelijke knik met extra versmalling vlak voor het Marnixplein bij de bushalte.



...lelijke knik met extra versmalling

Hoewel het dus nog zeker niet goed is, is dit al wel zoveel beter dan de straat ooit is geweest voor fietsers dat we er toch wel blij mee zijn. Fietspaden op de Marnixstraat, wie had dat ooit gedacht? (GdW)

### NIEUW WEST

De fiets- en wandelroute over de Ringvaartdijk-Noord tussen de **Raasdorperweg** en **Osdorperweg** is klaar. Het nieuwe fiets- en wandelpad op de verstevigde dijk sluit aan op de route tussen de Raas-

lees verder op pag. 22



...tussen Raasdorper en Osdorperweg

dorperweg en de Nieuwe Meer. Hierdoor kunnen fietsers en wandelaars nu autovrij via een aaneengesloten route rechtstreeks van Halfweg naar De Nieuwe Meer en vice versa.

## OOST

De **Wibautstraat** figureert ook bij de nieuwe knelpunten, maar het is wel zo eerlijk om ook hier te vermelden dat-ie (bijna) af is, keurig in de planning. Het weghalen van de ventwegen met parkeerplaatsen maakt de straat veel overzichtelijker en fijner voor fiets en voetganger. De fietspaden zijn zoevende asfaltstroken van 2,80 m breed.



...2,80 meter breed fietspad zonder ventweg

Bij de kruisingen was 2-richtingen fietsen onmogelijk, behalve op de kop bij de Mauritskade. Daar zullen we ons dan ook nog wel voor inzetten bij de opening van de fietsenstalling op de Amstelcampus. Toch, hoeveel fijner het nu ook is om langs de Wibautstraat te fietsen, het blijft een autoriool, vergeleken met de naastgelegen Weesperzijde. Des te jam-

merder is het dat de kruisende routes er ver op achteruit zijn gegaan met de mal-le hoge middenberm van natuursteen.

## WEST

Het stoepbandje op de kruising **Bilderdijkkade-Kinkerstraat** is eindelijk weg. Het is nu vervangen door een veelkleurig bouwwerk van klinkertjes, dat al veel fijner rijdt. Op het moment van schrijven is nog niet geheel duidelijk wat er definitief komt, maar we zijn al erg blij dat de fout ongedaan is gemaakt.



Nare stoepband eindelijk weg

De **Zaanstraat** is (zo goed als) af. Een gewone 30-km straat, maar ook een fijne doorgaande fietsroute, al zaten er nare slingers in om de auto's af te remmen. Die slingers zijn er nu uit, en dankzij bewoners en Fietsersbond is het asfalt gebleven. De straat is nu een officiële 'fietsstraat', als eerste in Amsterdam. De fietsers genieten van het asfalt en blijven daarom middenop fietsen. Dat is goed, want om de parkeerbalans in de buurt goed te krijgen, moesten er haakse parkeervakken komen en daar moet je niet vlak langs fietsen.



Eerste officiële 'fietsstraat' van Amsterdam

De gemeente denkt met de Fietsersbond na over de verdere invoering van fietsstraten. We zijn dan ook benieuwd naar de ervaringen in de Zaanstraat! (amsterdam@fietsersbond.nl)

## ZUID

Komend vanuit de **Vrijheidslaan** is het niet makkelijk om de Berlagebrug op te komen. Druk en krap, mede omdat er een enorme heuvel in de hoek ligt. Die heuvel is voor niemand nuttig en het is na lang aandringen dan eindelijk gelukt om hem de helft kleiner te laten maken.



Bredere monding fietspad naar Berlagebrug

Er kunnen nu twee fietsers tegelijk langs in plaats van één. Dat het in de ochtendspits soms behelpen blijft, nemen we dan maar voor lief.

De oversteek van de **De Lairessestraat** bij het Valeriusplein/Amsterdams Lyceum is opgeknapt. Helaas word je als fietser gedwongen om een beetje te slingeren, maar er is wel ruimte gemaakt om die slinger te kunnen maken. Bovendien zijn doorgaande fietsers duidelijk gescheiden van het autoverkeer. De adviezen van de Fietsersbond in de verkeerscommissie hebben zoden aan de dijk gezet. We denken dat dit het maximaal haalbare is en zijn benieuwd hoe het in de praktijk bevalt.

## ZUIDOOST

Tussen Muntbergweg en A2 lag aan één zijde van de Meibergdreef een voetpad. Illegaal werd dit al door veel fietsers gebruikt, het scheelt een nare oversteek en is ook gewoon korter. In het verlengde van een autoproject waren de betrokkenen (waaronder de Fietsersbond) attent genoeg om de ruimte meteen geschikt te maken als fietspad én voetpad, en om de verkeerslichten daaraan aan te passen. Een mooie verbetering!

# Gesloten

De laatste dag dat de onderdoorgang van het Rijksmuseum voor iedereen toegankelijk was, maart 2004, fietste ik er op weg naar huis doorheen. Een paar fietsers en voetgangers passeerden mij, in stilte, er traden geen muzikanten op. De sfeer was kalm en rustig; niets duidde erop dat dit een speciale avond was. Bij het verlaten van de passage, voelde het vreemd, het besef dat het jaren zou duren voor ik weer door die ruimte zou kunnen fietsen. Met die gedachte keerde ik om, en reed er nog een paar keer doorheen.

Op een bepaald moment stopte ik, haalde mijn fototoestel tevoorschijn en nam foto's van de voorbij rijdende fietsers. Zeven jaar later, doet het bizar aan om die foto's – en de negatieven – uit hun HEMA envelop te halen. In 2004 kon ik me niet voorstellen dat ik ooit een digitale camera zou gebruiken. Nu is het zo lang geleden dat die foto's genomen werden – zo ver gevorderd alweer in het tijdperk van de digitale fotografie – dat ik me niet eens meer kan herinneren wat er geworden is van het 35mm toestel dat ik die avond gebruikte.

Na het hele rolletje volgeschoten te hebben met fietsers die de onderdoorgang in en uit fietsten, vervolgde ik mijn weg naar huis. Eenmaal daar aangekomen, moest ik nog steeds denken aan de onderdoorgang, en wat een ongelofelijk fietspad het was. Vaak had hij niet alleen dienst gedaan als mijn meest directe verbinding, maar ook als een aantrekkelijke omrij-route, vooral bij regen of de dreiging daarvan. Vaak ook stopte ik er om naar de straatmuzikanten te luisteren – Jamaicaanse steeldrum bespelers of Tuvaanse keelzangers –, optredens die mij – moet ik bekennen – niet zouden zijn opgevallen als ze op de Dam of op het Leidseplein hadden plaatsgevonden. Maar in de onderdoorgang, met zijn bijzondere akoestiek en unieke omgeving, nam ik vaak de tijd om een paar minuten te luisteren voor ik m'n muntjes offerde en verder fietste.

's Avonds al begon het missen met het verlangen er nog één laatste keer doorheen te rijden. Ik zette de wekker op vier uur en nam me heilig voor dan op te staan, zodat ik nog eenmaal door de passage kon fietsen vóór de komst van de werklieden die

de volgende ochtend de hekken zouden komen sluiten. Het lot wilde anders. Ik sliep door de wekker heen en toen ik wakker werd was de doorgang al afgesloten.

Later, wanneer ik het bord buiten de onderdoorgang zag waarop stond dat de onderdoorgang tot 2008 dicht zou zijn, dacht ik "Tjee, 2008 is zover weg!" Maar dat de sluiting nog langer dan die vier jaar zou duren, hoeft eigenlijk niet te verbazen. In 1931, toen auto's en vrachtwagens – waarvan het gedreun het gebouw deed schudden – uit de onderdoorgang verbannen werden, werd die ban een aantal dagen uitgesteld omdat de route om het gebouw heen nog niet klaar was. In 1959, toen de onderdoorgang dicht ging wegens renovatie van het museum, zou dat één jaar duren. Maar de Amsterdamse fietsers kwamen bedrogen uit. Er kwam maar geen eind aan de werkzaamheden, vele heropeningsdata werden aangekondigd en vervolgens niet gehaald. En het duurde uiteindelijk bijna vier volle jaren voor de fietsers er weer door konden.

Mijn zoon was nog niet verwekt toen de onderdoorgang in 2004 dicht ging. Nu is hij zes en heeft nog nooit het genoegen gekend te kunnen doen wat fietsers meer dan 100 jaar hebben gekund. Elke keer dat ik, in al die jaren, Het Parool opsloeg om te ontdekken dat de campagne tegen het fietsen in de onderdoorgang weer was aangezwengeld, kromp mijn maag ineen. (En met het allerlaatste salvo van Het Parool, denk ik er zelfs ernstig over mijn abonnement, dat over een paar weken afloopt, niet te verlengen.) Steeds als die krant aan de directeur van het museum – de man die er prat op gaat met de auto vanuit Rotterdam naar z'n werk te gaan – alle ruimte biedt om uiting te geven aan z'n afkeer van fietsers op wat sinds de 19e eeuw een openbare weg is, draait mijn maag zich om. Maar dan denk ik aan mijn zoon – een jongen die jaarlijks meer tijd in de musea van deze stad doorbrengt dan de gemiddelde Amsterdammer – en kan ik alleen maar denken aan het moment dat hij eindelijk zal kunnen fietsen op wat zonder overdrijving 's werelds meest unieke, om niet zeggen mooiste fietspad is. En mijn maag komt tot rust.

*Pete Jordan*

# KLINKERS

Herengracht-Leidsestraat



**NIET  
ZÓ**



**MAAR  
ZÓ**

Singel

## STREETPRINT

**Mede dankzij de Fietzersbond**