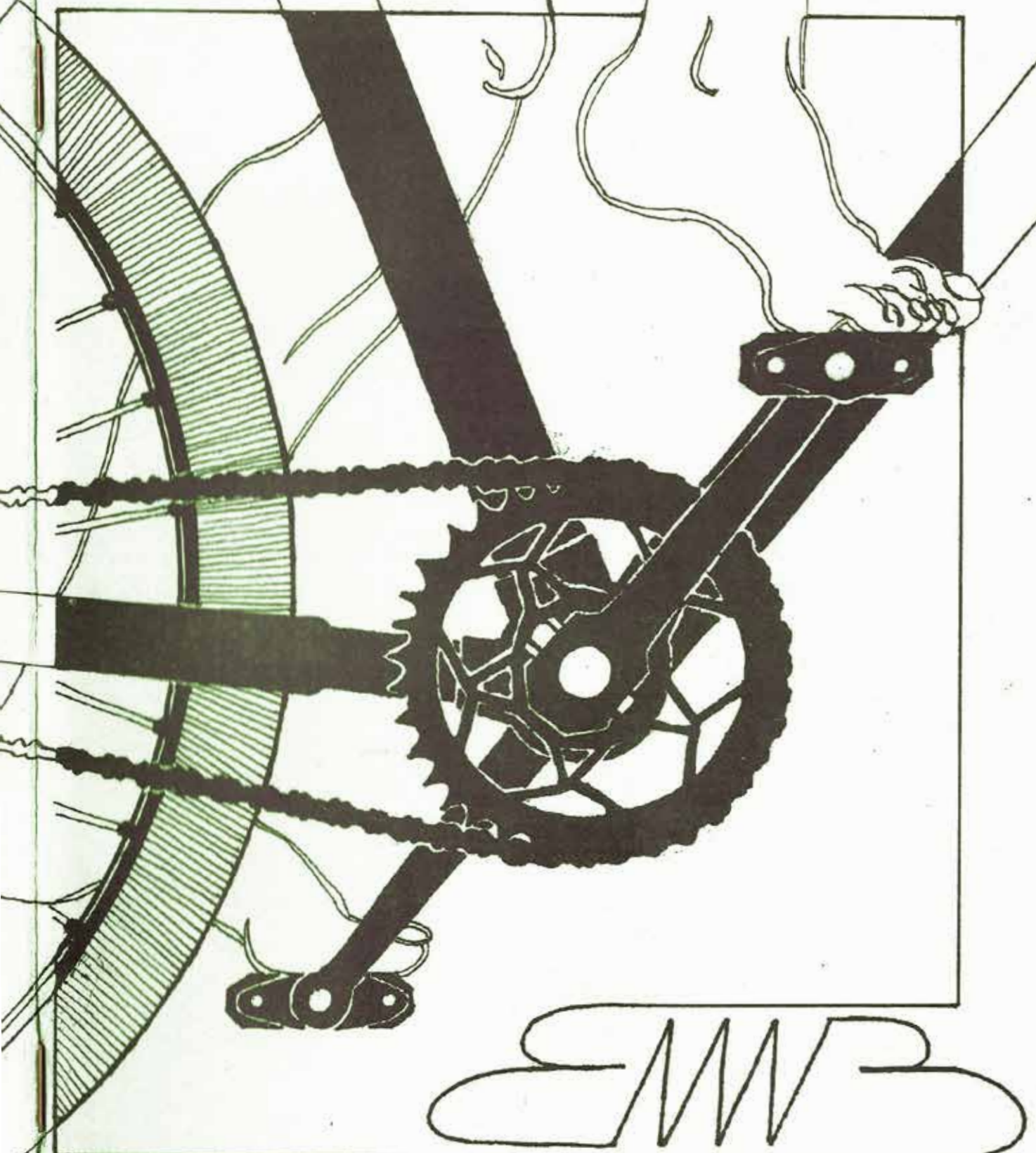


afdelingsblad ENWB amsterdam



ENWB

**OP EIGEN KRACHT**

# Harde Lijn of Soft Look?

Dit nummer staat in het teken van de aktie. Woensdag sloten we de Spiegelgracht af voor het autoverkeer, op stapel staat een anti-fout-parkeer aktie en natuurlijk moeten in principe alle knelpunten uit onze nota een keer aan de kaak gesteld worden. Om alles naar wens te laten verlopen willen we van je weten hoe: keiharde aktie, harde aktie, zachte aktie of helemaal geen aktie. Doe ons een lol en reageer nu eens allemaal. Het is triest om vast te moeten stellen hoe weinig mensen reageren op vragen die door de aktieve kern worden gesteld. Wat hebben we dan eigenlijk voor achterban? Fietst dat nog wel? Of ligt dat thuis maar een beetje maf achter de beeldbuis te meuren. Of vinden we het met z'n allen zo safe in Amsterdam als we op de fiets zitten? In dat geval kunnen we onszelf beter opheffen!!!

Het was een weldaad, struinen door de vroege edities van 'Op Eigen Kracht' en de voorganger 'Amsterdam Fietsst'. Niet alléén vanwege de taal des tijds. Het is 'Sturm und Drang' in optima forma. Het is de rebellenclub tegen het gemotoriseerde gevaar. Het vooruitstrevende streven naar een duurzame stad. Het verslag van een fluwelen fietsrevolutie door de wegbereiders van een veiliger fietsstad en uw leesbare ledenblad. Na de oproep in december 1978 nam de redactie overigens nog wel een blaadje voor de mond. Geschrokken van het aantal reacties, waaronder die van gekwetste leden. Een meerderheid stemde voor 'overleg en aktie', slechts één lid voor 'de beuk erin en de fik erin'. Van opheffen is geen sprake geweest. En dus kan ik hier, al is het een gerucht, een concrete link met ons verleden leggen: de Nieuwe Spiegelstraat wordt autovrij.

Marcel van Kempen  
Eindredacteur ad-interim



## AALV 25 januari

De Algemene A'damse Ledenvergadering is op woensdag 25 januari 2017 om 20 uur in het kantoor aan het WG-plein 84.

Van harte welkom.

Mail ons als je de stukken wil ontvangen.

## DIGITALE NIEUWSBRIEF

Blijf op de hoogte van de fietsactualiteit. Meld je aan via: [fietsersbond.amsterdam.nl](mailto:fietsersbond.amsterdam.nl) knop NIEUWSBRIEF in de bovenbalk

## KLACHTENNUMMERS

- Amsterdam 14020 of 624 1111
- Fout geparkeerde auto's 5530333
- Storing straatverlichting 5972626
- Fiets-bewegwijzering 088-2696747 of [www.bewegwijzeringdienst.nl](http://www.bewegwijzeringdienst.nl) ovv lokatie en nummer wegwijzer cc aan [amsterdam@fietsersbond.nl](mailto:amsterdam@fietsersbond.nl)
- Wegdek op trambanen: [infraservice@gvb.nl](mailto:infraservice@gvb.nl) cc aan [amsterdam@fietsersbond.nl](mailto:amsterdam@fietsersbond.nl)
- Storing verkeerslichten: [licht@fietsersbondamsterdam.nl](mailto:licht@fietsersbondamsterdam.nl) ovv kruispunt en rijrichting

De OEK is een uitgave van de afdeling Amsterdam van de Fietzersbond, verschijnt 3 keer per jaar in een oplage van 5000 en wordt gratis bezorgd bij alle Amsterdamse leden, en geïnteresseerde aktiegroepen en instellingen.

In de OEK weergegeven opvattingen hoeven niet overeen te komen met die van het bestuur of de redactie.

De volgende OEK verschijnt in maart 2017  
Bijdragen zijn welkom tot 1 februari op [oe kredactie@fietsersbondamsterdam.nl](mailto:oe kredactie@fietsersbondamsterdam.nl)

### Fietzersbond afdeling Amsterdam

WG-plein 84, 1054 RC A'dam 020-6854794  
[amsterdam@fietsersbond.nl](mailto:amsterdam@fietsersbond.nl)  
[www.fietsersbond.amsterdam.nl](http://www.fietsersbond.amsterdam.nl)  
Facebook: [amsterdamfietsersbond](https://www.facebook.com/amsterdamfietsersbond)  
Twitter: @adamfietst

Het kantoor is doorgaans geopend op di t/m do van 10 tot 14 uur. Wil je niet voor een dichte deur komen te staan, bel dan even.

### Onderafdelingen

*Amstelveen:* [amstelveen@fietsersbond.nl](mailto:amstelveen@fietsersbond.nl)  
*Diemen:* [diemen@fietsersbond.nl](mailto:diemen@fietsersbond.nl)

**Foto's:** Kees Bijleveld, Louis Nagtegaal, Jan Pieter Nepveu, Frans Nieuwenhuis

**Tekeningen:** Aleida Leeuwenberg, Peter Giele

**Vormgeving:** MSDL

**Druk:** Rodi Rotatiedruk

### Lid worden

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

U bent al lid vanaf € 2,17 per maand

[lid.fietsersbond.nl](http://lid.fietsersbond.nl)

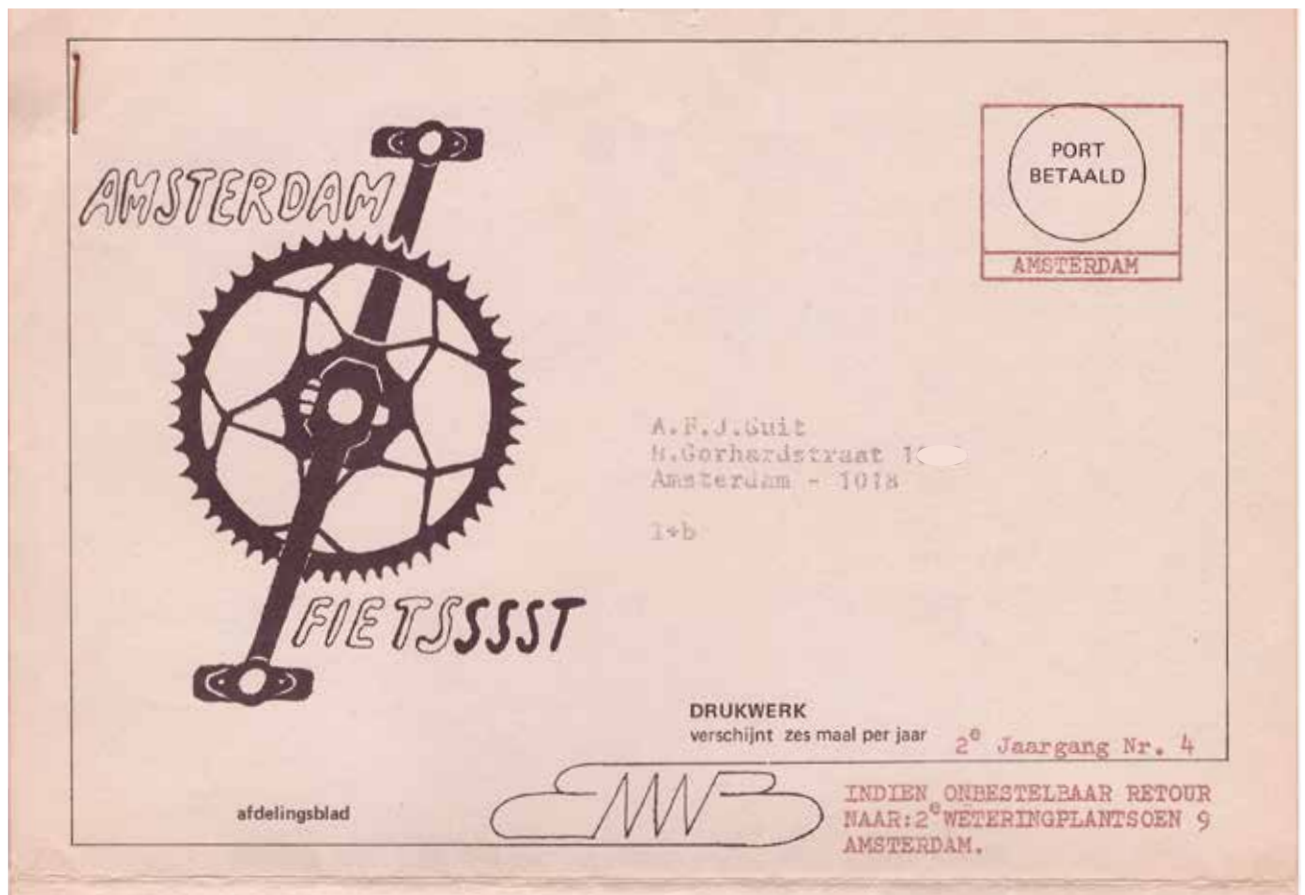
Hier is ie dan uw honderdste oek vanwege dit feestelijke

# Op zoek naar eerste OEK

Nieuwsgierig naar de ontstaansgeschiedenis van ons periodiek ging ik in het archief op het WG-terrein op zoek naar OEK-nummer 1. Tevoren was ik al gewaarschuwd dat juist het allereerste nummer in ons goed bijgehouden archief zou ontbreken en dat alleen het Instituut voor Sociale Geschiedenis misschien nog een exemplaar in zijn anarchistische collectie heeft liggen.

Al snel kom ik tot de ontdekking dat er voorafgaand aan de OEK andere ledenbladen van de afdeling hebben bestaan, zoals Amsterdam Fietsst en afdelingsblad ENWB Amsterdam. Provisorisch gestencilde of gexeroxte blaadjes. Het moet er wild aan toegegaan zijn, die eerste jaren. De voorgangers van de OEK worden, voordat men naar een actiecentrum in de Minahassastraat verhuist, aanvankelijk nog op het Tweede Weteringplantsoen gemaakt. De toon varieert van uiterst ludiek tot blinde woede. Wanneer de afdeling een actieleider zoekt, wordt deze ook als 'actielijder' aangeduid, en zijn of haar toekomstig salaris bedraagt: 'enige

doorie fietsers minder in het verkeer, vele overbodige auto's minder (...), gratis vulling van uw vrije tijd en - na gebleken geschiktheid - zelfs meer dan dat (promotiebeleid!)' Ook lezen we dat een psychologische test 'niet tot de selectieprocedure behoort'. Aanvankelijk verscheen het ledenblad nog zes keer per jaar, al kostte dat wel de nodige krachtsinspanning. In februari 1979 schrijft de redactie: 'Weet je dat het blad een aantal actieve ENWB-ers wekenlang een deel van hun nachtrust kost? Nee, dat wist je vast niet, anders gooide je het niet altijd ongelezen in de prullenmand. Daarom hier het adembenemende verhaal van de productie van een afdelingsblad!' Waarna een lange opsomming volgt van alles wat er in de loop van het maakproces pleegt mis te gaan. Ter illustratie worden regelmatig allerhande strips en cartoons gebruikt die, met bronvermelding en al, zo uit Het Parool (Peanuts) en de Volkskrant (Linke Loetje) zijn overgenomen. Al doorbladerend kom ik een opvallende naam tegen: onder veel tekeningen staat Peter

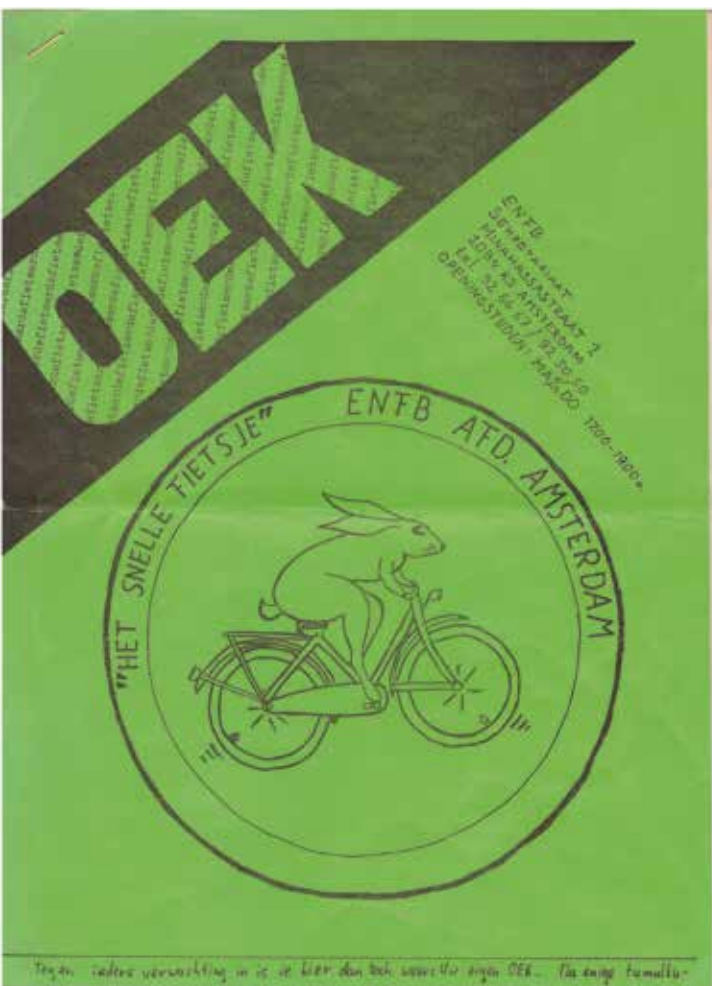


Zeit mag ik zoals ik ook in de eerste enige echte editie deed

Giele vermeld, de man achter de legendari-  
sche club RoXY. Zo is al in oktober 1978 te  
lezen dat het omslag, een blote voet op een  
stevige fietstrapper, 'weer een creatie van  
onze grafisch ontwerper Peter Giele' is.  
In diezelfde uitgave worden de lezers 'in het  
kader van de inspraak' uitgenodigd een pas-  
sende naam voor het blad te bedenken. De  
redactie heeft er zelf al één bedacht, maar  
'die houden we nog even in de ijskast.' Ze  
laat ook alvast weten niets te zien in 'on-  
derdelen van de rijwielfabriek zoals de  
Fietsbel, De Koplamp, De Dynamo of De Naaf.'  
Vanaf december 1978 staat er OP EIGEN KRACHT  
op de cover, zeer vermoedelijk de naam die de  
redactie bedacht had, want ze schijft: 'Gut,  
gut wat een enorme hoeveelheid razend origi-  
nele reacties: 1 (één)'. Dit is het eerste  
nummer met de benaming Op Eigen Kracht, maar  
niet het eerste nummer van de OEK. Want in  
een andere ordner vind ik vervolgens twee

exemplaren van een aan elkaar geniet pakje  
vellen, waarbij de ene keer alleen 'Oek' op  
het groene voorvel staat en de andere keer,  
op een geel voorvel, 'OEK 2'.  
Het kan niet anders dan dat de OEK zonder  
nummer het verdwenen gewaande eerste nummer  
is. En dat men vanaf dit exemplaar is gaan  
doornummeren. De datering ontbreekt, maar  
omdat nummer 2 in oktober 1981 is verschenen  
en er een verschijningsfrequentie van vier  
keer per jaar wordt aangekondigd, neem ik aan  
dat deze eerste echte OEK in de zomer van dat  
jaar uitkwam, nu 35 jaar geleden. Namen van  
redacteuren komen er niet in voor. Wel zie ik  
ergens de naam van André Guit staan.  
De introducerende tekst van het nummer is al  
even cryptisch: 'Tegen ieders verwachting in  
is ie hier dan toch weer: uw eigen OEK. Na  
enige tumultueuze ontwikkelingen binnen de  
afdeling.' Het ledenblad krijgt meteen een  
facelift. Er wordt van half quarto op quarto  
(A4) overgestapt. De stukken worden degelij-  
ker, er komen minder uitroeptekens in voor en  
er wordt minder met de spelling en de vormge-  
ving geëxperimenteerd.  
Nieuwsgierig naar de pioniers van de OEK ben  
ik op zoek gegaan naar getuigen. In een mail  
aan de redactie schrijft André Guit, jaren-  
lang actief lid en drijvende kracht van de  
afdeling, dat het afdelingsblad al snel  
'Amsterdam Fietsst' heette. 'Dat waren eerst  
ouderwetse stencils, meer een snelschrift.  
Later werd het een wat serieuzer blad. Eind  
1980, begin 1981 zijn 5 of 6 actieve vrijwil-  
ligers van de Fietsersbond opgestapt, waar-  
onder veel redacteuren. Ze zagen de pragma-  
tische koers van de afdeling, waarin ook met  
de gemeente werd gepraat, niet zitten. Met de  
vrijwilligers die bleven is toen een nieuw  
blad begonnen. In een gedenkboek dat in 2003  
over Peter Giele verscheen, vertelt zijn  
toenmalige vrouw Marijke ter Rele : 'De Stads  
Kunst Guerilla (SKG) kwam onder andere voort  
uit het feit dat Peter en ik lid waren van de  
Eerste Nederlandse Fietsersbond. Kunst moest  
de straat op, vonden we, en ingezet worden  
voor een maatschappelijk doel. Om aandacht te  
vragen voor gevaarlijke kruispunten schil-  
derden we met witte wegverf lijken op  
kruispunten, plaatsten grafzerken in de  
stad.' Wat is dat allemaal lang geleden.

Reinjan Mulder



over de blad zijden lopen ik ben de doorlopende zin laat me

# Scooters, hoe lang nog?

De uitvoering van het besluit de scooter met het blauwe kentekenplaatje op de rijbaan te laten rijden, zit nog altijd in een moeizaam onderhandelingsproces. Hoe gaat de procedure verder en wat kunt u doen?

## Stand van zaken

Op 26 januari besloot de Tweede Kamer dat de scooter met het blauwe kentekenplaatje, officiële benaming 'snorfiets', op de rijweg mag gaan rijden. Voor effectuering is een wijziging in de regelgeving nodig in de vorm van een zogenaamde 'Algemene Maatregel van Bestuur' (AMvB). Maandenlang overleg tussen de gemeente Amsterdam en het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft er niet toe geleid dat het ministerie meegaat in de wens van de gemeente een gebied (zone) aan te wijzen waarbinnen de maatregel van kracht wordt. Het ministerie houdt vast aan het uitgangspunt dat de verplaatsing van de snorfiets naar de rijweg alleen wordt toegestaan daar waar zeer drukke fietspaden zijn langs bepaalde wegen of weggedeeltes.

VVD-wethouder Litjens, die de 'zonale' benadering voorstaat, lijkt zich te hebben neergelegd bij de opstelling van het ministerie. Ook meldde hij in gesprek te zijn met de ANWB, die op een andere manier naar deze problematiek kijkt. Tijdens de Raadscommissievergadering Infrastructuur en Milieu op 31 augustus benadrukte de Fietzersbond de onveiligheid op het fietspad, het feit dat er dagelijks (bijna) ongelukken plaatsvinden. Waarom wordt de verplaatsing van de snorfiets naar de rijweg in de praktijk van de uitvoering zo moeilijk gemaakt? We willen niet jarenlang wachten en we willen geen halfslachtige oplossing.

## Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB)

Een AMvB is bedoeld als een kleine aanpassing van een wet, de impact ervan mag niet te groot zijn. Elke AMvB wordt hierop getoetst. Vandaar wellicht het bezwaar vanuit het ministerie tegen de zone: het gebied binnen de A10, met uitzondering van Amsterdam Noord en enkele grote straten. Het aanwijzen van een groot gebied en een AMvB sluiten elkaar dus uit. Dit maakt de situatie nogal ingewikkeld, want het niet aanwijzen van een groot gebied, maar wegen en weggedeeltes zal leiden tot grote onduidelijkheid bij de snorfietsberijders en andere weggebruikers en tot handhavingsproblemen. Ook op dat aspect - uitvoerbaarheid en handhaaf-

baarheid - wordt elke AMvB getoetst. Eigenlijk is de conclusie dat linksom of rechtsom de tekst van een AMvB tot juridische bezwaren zal leiden.

## Opheffen van de snorfiets als categorie

Er gaan stemmen op om de snorfiets als categorie op te heffen. Zowel de Amsterdamse als Noord-Hollandse afdeling van D'66 willen dit voorstel opgenomen zien in het landelijke verkiezingsprogramma. Ook de Fietzersbond zou het afschaffen van de snorfiets toejuichen. We zien dit echter door gebrek aan steun bij de landelijke politiek op korte termijn niet gebeuren. En daarom blijft ons standpunt dat 'binnen de bebouwde kom alle snorfietsen met helm naar de rijweg moeten'. Liever vandaag dan morgen!

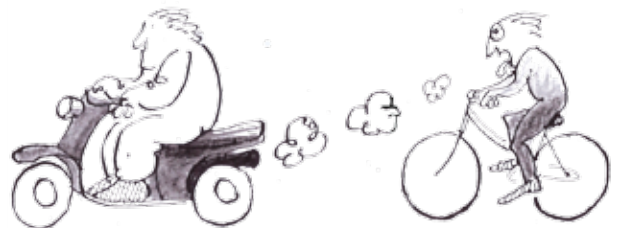
## Wat kunt u doen?

Voordat de AMvB naar de Tweede Kamer gaat wordt deze voorgelegd aan burgers via de website [www.internetconsultatie.nl](http://www.internetconsultatie.nl). Het zou mooi zijn als heel veel Amsterdamse fietsers reageren en opschrijven wat de voorgestelde maatregel voor effect zal hebben op hoe zij door de stad fietsen. Daarmee wordt duidelijk hoezeer dit onderwerp leeft bij de Amsterdamse fietser. Wanneer de internetconsultatie zal zijn is onbekend, misschien is het al zover als u dit leest. De consultatieperiode duurt doorgaans iets van 4 tot 6 weken. Om een e-mail te ontvangen zodra er een internetconsultatie opent, neemt u op bovengenoemde website een abonnement op de 'e-mailservice nieuwe consultaties.' We hopen op duizenden reacties!

Kent u een lid van D66, of bent u zelf lid, vraagt u hem of haar dan mee te doen aan de e-voting over het opnemen in het verkiezingsprogramma van het voorstel de snorfiets als categorie op te heffen.

Teeja Arissen

[facebook.com/fietspadscootervrij.nl](https://www.facebook.com/fietspadscootervrij.nl)



niet ophouden door komma's niet stoppen door knelpunten

# Van Wou blijft onveilig voor fietsers

'Bewoners in het gebied rond de Van Woustraat zitten niet te wachten op een extra gevaars-attractie. De politieke wil ontbreekt om tot een echt veilige oplossing te komen', aldus één van de insprekers bij de derde commissiebehandeling van de herinrichting van de Van Woustraat. Als het aan de bestuurscommissie ligt, komen er geen vrijliggende fietspaden en blijven veel - te veel! - parkeerplaatsen gehandhaafd. Op 14 september besprak de bestuurscommissie het Voorlopig Ontwerp Van Woustraat. Er werd ditmaal ingesproken door ondernemers, betrokken burgers en de Fietsersbond. Niemand was gelukkig met het voorontwerp. De eigenaresse van Fleur Cuir bv, een zaak met bruidsartikelen, wil dat de laad- en losplekken en gewone parkeerplaatsen eerlijker worden verdeeld, zo niet dan zegt ze haar huurcontract op. De Ru verf- en behangwinkel wil parkeerplaatsen behouden want 'je gaat toch geen parkeerplekken opheffen als je nog geen nieuwe hebt'. En Grape-district wil dat zijn klanten de dozen wijn voor de winkeldeur in hun auto kunnen laden: 'Niemand kan tegen veiligheid zijn, maar we willen ook een goed ondernemersklimaat.' Bij die

laatste zin ligt de crux: in dit voorontwerp worden de belangen van ondernemers en winklend publiek boven veiligheid gesteld. Voor een straat die behoort tot het plusnet fiets, een onbegrijpelijk standpunt. En het kan anders, zo toont een ontwerp van een bewoner aan: vrijliggende fietspaden, die achterlangs de laad- en losplekken lopen. Daardoor wordt het voetpad weliswaar smaller, maar een verbod op uitstallingen is makkelijk ingesteld. GroenLinks kiest voor verhoogde fietspaden i.p.v. fietsstroken, wat met een schampstrook ook veiliger zal zijn. Vrachtwagens en busjes die willen laden of lossen moeten dan over het fietspad rijden, waardoor de stoep breder is als de laad- en losplekken ongebruikt zijn. Vrijliggende fietspaden hebben het grote voordeel dat ze de fietsers scheiden van het overige verkeer en auto's ervan weerhouden kort te parkeren op het fietsgedeelte. Bij een fietsstrook zal dat natuurlijk gebeuren en dat is levensgevaarlijk in een smalle straat als de Van Wou. Ook oogt de rijstrook dan veel smaller, waardoor auto's langzamer zullen gaan rijden.

Florrie de Pater

## De Vijfhoek

Het kleine trapveldje net voordat je de Strawinskylaan onderdoor gaat richting station Zuid, gaat op de schop. Onder een mooi groen plein komt een fietsparkeergarage met een capaciteit van 3.500 fietsen. Dat juichen wij natuurlijk toe. Rond de Vijfhoek liggen nu twee fietspaden vanaf de Prinses Irenestraat naar het station, oostelijk één en westelijk één. Het oostelijke fietspad gaat verdwijnen, dat in het westen wordt verbreed. Over de ligging van dit westelijke fietspad is onenigheid ontstaan tussen het Projectbureau Zuidas enerzijds en de wijkbewoners en de Fietsersbond anderzijds. Aan het ontwerp dat er nu ligt, kleven voor fietsers forse problemen, zoals gevaarlijke haakse bochten en conflicterend fiets- en autoverkeer tijdens drukke spitsuren. Ook voor voetgangers wordt de nieuwe situatie er niet beter op. De bewonersgroep Beethovenstraat-Parnassusweg heeft samen met de Fietsersbond een

alternatief bedacht. Door het fietspad - deels - te verleggen worden haakse bochten voorkomen en kunnen fietsers de stalling beter bereiken zonder tegenliggers te hoeven kruisen. Behalve in de avondspits, maar die is redelijk gespreid. Het alternatief is door het projectbureau verworpen, het zou onveiliger zijn. Een second opinion van een extern bureau leverde echter niet veel verschil tussen de ontwerpen op. Bij nader inzien werd het alternatieve ontwerp iets beter ingeschat, mede omdat voetgangers minder last van fietsers zullen hebben. Door de Fietsersbond is een zienswijze ingediend tegen het Uitvoeringsbesluit Strawinsky, waar de Vijfhoek deel van uitmaakt. De vereniging Beethovenstraat-Parnassusweg voelt zich onvoldoende gehoord door het Projectbureau Zuidas en heeft een beroepszaak tegen de omgevingsvergunning aangespannen.

Florrie de Pater

ik dender door zoals het GVB dat doet het verdiende geen



## Fietsduim

'Momenteel wordt met relatief kleine maatregelen de doorstroming van fietsers verbeterd op de drukste kruispunten van de stad. Door opstelstroken voor fietsers te vergroten, door verkeerslichten anders af te stellen, door andere wegmarkering en dergelijke.' Aldus de gemeente Amsterdam. En haar ambitie reikt verder, want 'voortdurend werkt de stad aan het verbeteren van het fietsnetwerk, bijvoorbeeld door betere doorgaande routes te creëren en ontbrekende schakels in te vullen.'

De beste denkbare verbetering is natuurlijk het verplaatsen van snorscooters naar de rijbaan. Dat geeft pas echt meer - en schonere - lucht en vermindert de almaar toenemende fietsstress. Maar daarvoor is de gemeente van Haagse politieke wil afhankelijk. Tot die tijd juichen wij alle maatregelen die fietsers iets meer ruimte geven toe. En dus een fietsduim voor de gemeente Amsterdam: bedankt, ga zo door en laat u zich hierbij niet beperken tot de drukste (kruis)punten.



fietsduim dat degene die jullie steeds langer op groen lant wachten



## Fietsersbond geeft fietsles

Lauren Bosche (USA) was het afgelopen jaar in het kader van haar master studie actief voor onze afdeling, zie verderop in deze OEK. Zij richtte zich o.a. op buitenlandse studenten en bedacht de workshop 'Veilig fietsen in Amsterdam' voor deze doelgroep. De afdeling omarmde dit idee en vond in de Vrije Universiteit een enthousiaste partner. Liefst zeventig studenten meldden zich aan. Eerst namen ze plaats in de collegebanken voor een lezing over fietsstad

Amsterdam, de verkeersregels en hoe je je in het verkeer gedraagt. Vervolgens stapten ze op hun door de VU geschonken kekke blauwe fietsen. In groepjes en onder begeleiding van vrijwilligers van de afdeling maakten ze een tocht van 15 km. Er was bewust gekozen voor mooie en veilige routes, die ze zelf niet zomaar zouden vinden. Een mooi initiatief - ruime aandacht op AT5 en in de Metro en De Echo - dat navolging verdient!

## Nieuws uit Amstelveen

De brug over de Amstel bij Ouderkerk moet vervangen worden. Uit verschillende ontwerpen hebben de provincie en lokale autoriteiten uit Ouderkerk en Amstelveen een keuze gemaakt. Tijdens een zogenaamde Stakeholdersessie gaven begin september belanghebbende personen en organisaties, waaronder onze afdeling, hun mening over het gekozen ontwerp.

De huidige fiets- en voetgangersroute van en naar Ouderkerk vindt plaats met een gelijkvloerse kruising over de provinciale weg N522. In het nieuwe plan heeft men een verbindingsroute gemaakt tussen Hoger Einde-Zuid en -Noord welke onder de brug doorgaat en aan de noordzijde met een zigzag-helling aansluit op het provinciale fietspad. Deze route heeft geen sociale controle en maakt diverse bochten. Hierdoor kunnen fietsers, waaronder veel scholieren, zich onveilig voelen, vooral in de donkere maanden.

De Fietsersbond begrijpt niet waarom fietsers geen gebruik meer kunnen maken van de huidige

gelijkvloerse kruising, want er zijn geen ongevalsmeldingen die dit staven. Het blijkt de uitdrukkelijke eis van de Ouderkerkse raad te zijn deze gelijkvloerse kruising te schrappen. De Fietsersbond heeft bezwaar gemaakt dat er geen alternatieve en sociaal veilige route beschikbaar is. Ook vreest zij dat de gelijkvloerse voetgangersoversteek over de N522 misbruikt zal gaan worden door fietsers. Aan de westzijde wordt eveneens een flinke bocht gemaakt voor de aansluiting tussen het provinciale fietspad met de Amsteldijk/Amstelzijde. Indien men per fiets van de ene oever naar de andere oever wil zal men een hele lange route moeten nemen. De Fietsersbond vreest dat men na de vervanging van de brug nog steeds over het voetpad aan de zuidzijde van de brug zal gaan fietsen, zoals nu ook gebeurt. De Fietsersbond heeft daarom gepleit voor een gescheiden fietspad aan de zuidzijde van de brug.

Cor Roof, [amstelveen@fietsersbond.nl](mailto:amstelveen@fietsersbond.nl)

tot fietsvoorzitter was gekozen, ze is gelukkig met de snelheid van



## Oude route in ere hersteld

Sinds het begin van de Zuidasplannen midden jaren 90 staan de buurt en projectbureau de Zuidas lijnrecht tegenover elkaar inzake de Groenezoomfietsroute, die van de Rozenoordbrug over de Amstel tot het IJsbaanpad loopt. De buurt en de Fietsersbond hebben altijd gepropageerd dat deze route kruisingsvrij moet blijven. Het conflict heeft zich in de eerste plaats toegespitst op de plannen om de Strawinskylaan naar beneden te halen waarmee alle tunneltjes zouden verdwijnen. Gelukkig is dat nu van de baan. Wel is de hoofdfietsroute door het Beatrixpark weggeleid van het tunneltje onder de Beethovenstraat, omdat het nieuwe gebouw van Stibbe precies boven op de oude fietsroute is gebouwd. De buurt en de Fietsersbond hebben met een enorme krachtsinspanning de Gemeenteraad weten te bewegen een door de Zuidas ongewenste fietsroute aan te leggen tussen de nieuwe gebouwen van Stibbe en Akzo, die aansluit op het tunneltje onder de Beethovenstraat. Dit fietspad was eerst een zogenaamd olifantenpad en is onlangs als "volwaardig fietspad" in gebruik genomen. Enkele gemeenteraadsleden hebben zich hiervoor zeer ingespannen en wethouder Maarten van Poelgeest heeft de gemeenteraad hierin gevolgd. De verlaging van de Strawinskylaan is uitgesteld tot na 2030.

Dick de Jongh



## Fietsbrug (on) gewenst

Commotie onder de bewoners van Sporenburg toen ze in maart jl vernomen dat vanuit de nieuw te bouwen Sluisbuurt op het Zeeburgereiland een fietsbrug naar hun eiland gepland is. Zou een doorgaande route met zijn 10.000 fietsbewegingen op een dag, voortrazende e-bikes en snorders niet de veiligheid van bijvoorbeeld de kinderen in hun kinderrijke buurt met een aantal scholen bedreigen? En was er wel voldoende onderzoek gedaan naar andere knelpunten in de buurt en alternatieven voor deze verbinding, zoals aanlanding op het Cruquiuseiland of een tunnel? Namens onze afdeling laat Marjolein de Lange weten groot voorstander van een brug te zijn. Aanlanding op Sporenburg is het meest direct én sluit goed aan op ons stedelijke fietsnetwerk. Meer mensen zullen hierdoor voor de fiets kiezen, in plaats van de auto of tram.

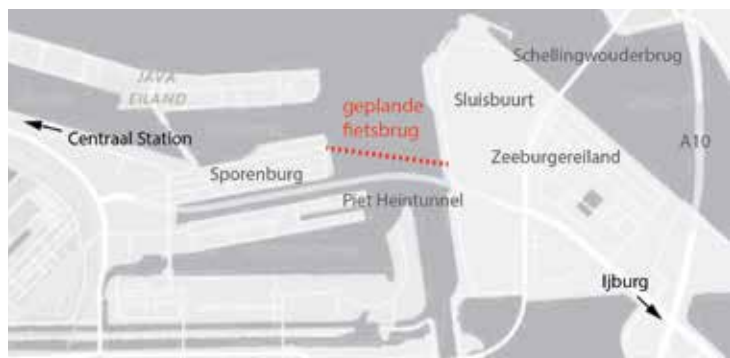
Wél begrijpt ze dat de bewoners van Sporenburg verrast zijn door het plan voor de brug. Een aantal zorgen zijn echter onterecht, zoals de angst dat fietsers met een rotgang de fietsbrug af komen: het hoogste punt ligt ver weg aan de kant van het Zeeburgereiland. En scooters moeten geweerd kunnen worden met een camera-systeem zoals zich dat in de Rijksmuseumpassage heeft bewezen.

Het is volgens De Lange terecht dat de buurt erop staat dat er goede oplossingen komen voor de verwachte verkeersknelpunten op de route richting centrum en vice versa. En dat die

oplossingen vervolgens in het voorstel over de fietsbrug komen, waar later dit jaar de gemeenteraad over beslist. De Fietsersbond denkt hier graag over mee en wil ook de voordelen van deze verbinding duidelijk maken. Niet alleen kunnen bewoners van IJburg en Zeeburgereiland straks sneller naar het Oostelijk Havengebied en de binnenstad komen, Blijburg en Waterland worden ook beter bereikbaar met de fiets.

Zelf vind ik het een interessante ontwikkeling dat met duurzaamheid als officieel argument, maar uiteraard ook om de verkoopbaarheid van hun huizen te bevorderen, de projectontwikkelaars van de Sluisbuurt met hun eis voor een goede fietsverbinding met de stad, machtige pleitbezorgers voor het fietsverkeer zijn geworden. Wie had dat bijna veertig jaar geleden, toen het eerste nummer van ons ledenblad ter perse ging, kunnen denken?

Tineke Kalk



bus is weer ventrokken het is hier overigens wel wat braaf

# Kort

## Bus van de baan

De gemeente wil een snelle verbinding tussen Sloterdijk en Schiphol realiseren. Die is volgens haar nodig om 'de groeiende stad bereikbaar te houden en de bezuinigingen in het openbaar vervoer in de regio Amsterdam te dekken.' Hiertoe zijn nogal wat - verkeerstechnische - aanpassingen nodig in stadsdeel Nieuw West, waaronder de aanleg van een vrije busbaan op de Anderlechtlaan. Hiertegen is door buurtbewoners en de Fietzersbond fel protest aangekend. En met succes. Ook zal de route niet gaan door de Westpoort maar via de Haarlemmerweg. Hoewel er nog kritisch naar andere aanpassingen wordt gekeken kunnen we vol trots concluderen dat actievoeren nog steeds werkt!

## Nieuwe fietsenstalling bij Station Zuid

Het is een pareltje: de fonkelnieuwe fietsenstalling op het Gustav Mahlerplein, die plaats biedt aan 3000 fietsen. Een lange rolband voert de fietser langs melkwitte glazen wanden naar een glansvol gestyleerde benedenruimte. Met een pastel gestreepte lichtmuur en een lichtketting aan het plafond die geleidelijk van kleur verandert. Bij elke stallingsrij namen van klassieke componisten als Mozart, Schubert en natuurlijk Mahler. Praktisch. Zo vindt je je fiets sneller terug en het spreekt meer tot de verbeelding dan rij A, B, of C. De fietsenrekken zijn dubbellaags en de bovenste rekken uitschuifbaar. In het midden van de ruimte is er plaats voor bakfietsen en fietsen met kratjes voorop. Een overzichtelijke stalling zonder poespas, waarbij de mooie vorm ten dienste staat aan de functie.



## Varend fietspad

Kunstenaar Erik Holbijn, werkzaam in Amsterdams grootste ateliercomplex Nieuw en Meer, ontwikkelt een unieke oversteek over het Nieuwe Meer.

Op een ponton wordt een stukje gecombineerd fiets- en voetpad aangelegd, met aan weerszijden natuurlijke begroeiing. Deze ecologische Bospont krijgt een zelf-besturingssysteem, te activeren via de telefoon. Begin oktober werd er succesvol proefgevaaren, met een bestaand drijvend eiland en een duwboot. De zelfvarende versie moet nog ontwikkeld worden. Daarvoor worden medestanders gezocht.



## Brommers naar de rijbaan

Terwijl de gemeente in conclaaf is met Den Haag omtrent het verplaatsen van snorscooters (de blauwen) naar de rijbaan, mogen op veel fietspaden in Zuid gewoon nog bromfietzers (de gelen) rijden. Het stadsdeel gaat de uitzonderingen op het verkeersbesluit uit 1999 alsnog aanpakken. Op twee plekken na: het kruispunt Kennedylaan - Rijnstraat en het kruispunt Europaboulevard - op en afrit binnenring A10. Hier mogen scooters nog wel het fietspad op, omdat na 'uitgebreid onderzoek' is gebleken dat anders de verkeersveiligheid in gevaar zou komen. De onveiligheid voor fietsers moeten we hier maar even op de koop toenemen. Ook in West moeten bromfietzers van het fietspad af naar de rijbaan, oa op het Bos en Lommerplein, het Surinameplein, Kinkerstraat stad uit, Buysbrug en de Jan van Galenstraat thv de A10. En er was meer goed nieuws uit Zuid: haar parken worden verboden gebied voor snorscooters. In West en Oost waren de parken al scooterervrij.

## Fietsburgemeester

Anna Luten is verkozen tot onze eerste enige echte fietsburgemeester. Zij gaat 'het fietsen in onze stad leuker maken' en 'Amsterdam als fietsstad internationaal profileren'. De verkiezingsstrijd was ongemeen spannend. Via internet konden Amsterdammers hun favoriete kandidaat kiezen. De drie kandidaten met de meeste

volgens de regeltjes en binnen de kadertjes gewonden dat wisten

stemmen, waaronder 'onze' Marjolein de Lange, mochten hun plannen tijdens de door Cyclespace georganiseerde verkiezingsbijeenkomst aan de jury toelichten. Luten behoorde niet tot de publieksfavorieten, maar kreeg via een wildcard alsnog de mogelijkheid de jury te overtuigen. En met succes, want zij kreeg uit handen van verkeerswethouder Litjens het officiële ambtsketen uitgereikt. In de volgende OEK doet zij verslag van haar ervaringen.

#### **Gemeente promoot scooterverhuur**

'Verschillende bedrijven in Amsterdam verhuren scooters. Op de scooter kun je in korte tijd veel bekijken in de stad bekijken.' Deze aanbeveling om lekker langs de Amsterdamse hotspots te razen staat vermeld op de site van Iamsterdam.com. Het is uiteraard niet het dubbele bekijken dat ons hogelijk doet verbazen. Vier commerciële scooterpartijen mogen open en bloot hun ronkende, vervuilende tweewielers aan toeristen aanprijzen.

#### **Bijzondere loopbrug**

Bij bouwwerkzaamheden worden nogal eens fietsroutes geblokkeerd. Een mooi voorbeeld van hoe het wel moet is te zien bij het fietspad tussen Amstelveense weg en Sloterkade: er is een loopbrug voor bouwvakkers over het fietspad aangelegd, zodat ze naar en van het werkterrein de grote hoeveelheden fietsers veilig ongelijkvloers kunnen kruisen. En fietsers kunnen onbemerkt doorrijden.



#### **Blijdschap in Berlijn**

Ruim 100.000 steunbetuigingen voor een leefbaar, duurzaam Berlijn met de fiets als rolmodel. Het 'Team Volksentscheid's Fahrrad' nam met succes de eerste horde op weg naar een wetgevend referendum. Indien ze de wind in de rug houden, kunnen alle Berlijners zich medio 2017

uitspreken over het realiseren van een fietsvriendelijke stad. Het tien-punten-plan behelst onder andere de aanleg van fietsstraten, het bouwen van fietsparkeergarages, het veiliger maken van kruispunten, het invoeren van groene golven voor fietsers en de aanleg van fietssnelwegen voor fietsforensen. Het volksinitiatief is beloofd met de Eurobike Award 2016, want volgens de jury 'uniek in de wereld: voor de eerste keer dwingen burgers de politiek om massief in de fietsinfrastructuur te investeren.'

#### **Tijdelijk fietspad op pontons**

De De Ruyterkade bij de KvK wordt in de bocht 10 m verbreed. Langs het water komt een 4 m breed tweerichting fietspad en een ruim 5 meter breed voetpad. In de bocht naar de Westerdoksdijk liggen nu drijvende pontons voor een tijdelijke fiets en voetgangersroute. De verbreding van de kade start in januari 2017 en afronding van de herinrichting van het gebied wordt het eerste kwartaal van 2018 verwacht.



#### **Minder doorgaand autoverkeer rond de Munt**

Vanaf 2 november krijgen fietsers en voetgangers hier meer ruimte want de Singel tussen Spui en Heiligeweg wordt dan autovrij, de Amstel wordt eenrichtingsverkeer voor auto's stad in en de Vijzelstraat tussen Reguliersdwarsstraat en Muntplein wordt afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Om het verwachte sluipverkeer te voorkomen worden ook de Amstel tussen Blauwbrug en Herengracht én de oostzijde van het Rembrandtplein autovrij. En de Herengracht en Singel tussen Wijde Heisteeg en Koningsplein is alleen toegankelijk voor autoverkeer met omheffing. Jammer dat de vele autoparkeergarages in de buurt wel toegankelijk moeten blijven, echt niet meer van deze tijd zo midden in het centrum.

de oude oerleus toch wat gepeperden te brengen maar ja zij

# Geïmproviseerde spatborden

Wij, Amsterdamse fietsers, zijn dat gewoon achter op straat, a spatbord te kopen, maar benade tenslotte op een bevredigde op



Zonder spatbord, komen we er snel achter dat we iets nodig hebben om kont en rug droog te houden



dus steken we een stuk karton in onze bagagedrager



dus weven we een plastic tas in onze bagagedrager



die we voor de zekerheid vastknopen



maar besluiten dan te volstaan met enkel paktape



tot we ontdekken dat dat niet altijd betrouwbaar is

vochten tegen een blikken vijand van formaat en das toch

een stelletje creatievelingen. Valt van één van onze oude barrels het achterspatbord af, dan laten we als een bescheiden offer aan de fietsgoden van Amsterdam. We nemen zelfs niet de moeite om een vervangend spantbord te maken, maar we lossen het probleem op onze eigen unieke wijze. Daarbij doorlopen we meestal een aantal stadia voor we tot een oplossing uitkomen.

tekst/foto's Pete Jordan



en proberen we dat karton met tape vast te maken



tot we beseffen dat dit geen duurzame oplossing is



of, iets steviger, met tiewraps op z'n plaats houden



beter nog, we snoeren de tas vast met plastic paktape



en dus iets sterkers nodig is: duct tape



ten slotte doet het zo opgepimpte oude barrel ons helemaal vergeten dat we een spatbord verloren hebben.

anders dan ergernis over stipjes of een ureugdesprong

# Postvak in

## Van fietssnelweg tot hobbelweg

Er zijn op de gehele route tussen Station Zaan- dam en Station Sloterdijk, op het fietspad om de tien meter blauw witte stippen aangebracht. Mijn verwondering was groot toen bleek dat deze markeringen in feite hobbels vormen door het materiaal waarmee ze zijn aangebracht. Fietzers gaan de stippen vermijden en midden op het fietspad rijden. Na enig onderzoek bleek dat deze stippen een initiatief zijn van De FietsCoalitie. Men wil fietsen leuker en aantrekkelijker maken met de stippen als ludieke manier van 'wayfinding'. Dat zorgt juist voor verwarring! De vele fiets-forenzen weten de weg al goed te vinden. Waarom dan zoveel stippen, die bij nat weer en gladheid voor extra gevaar zorgen? De FietsCoalitie gaf geen inhoudelijk antwoord over mijn vraag over het nut van de hobbels. Ik bedoel stippen. Of over de afweging ze midden op het fietspad te leggen. Wel voldoen de stippen volgens hen aan de wettelijke eisen qua stroefheid. De Gemeente Zaanstad stelt als wegbeheerder dat het een politieke en bestuurlijk beslissing is en nu eenmaal zo besloten. Het feit dat ze een gevaar vormen, werd beschouwd als een mening. Tja. Misschien de Gemeente Amsterdam? Die verwijst door naar De FietsCoalitie. Helaas konden de betrokken organisaties mijn zorgen dus niet wegnemen. Sterker nog, uit hun antwoorden blijkt dat er niet voldoende is nagedacht over deze besteding van belastinggeld. En al helemaal niet over de uitvoering daarvan. Erg zorgelijk dat een wegbeheerder ongemak en gevaar creëert. En dat op een drukke fietssnelweg.

Jeroen Kramer, Zaanadam.

*Reactie redactie: Je wordt er inderdaad onrustig van, al die stippen op een doorgaande route. En dat geldt waarschijnlijk ook voor fietsers die zich normaliter wél de weg laten voorschrijven. Goed dat u dit onnutte, geldverslindende en gevaar-veroorzakende initiatief aan de kaak heeft gesteld!*

## Maak de stoep obstakelvrij

Hoewel niet rolstoel-gebonden wandel ik regelmatig in Amsterdam met iemand die slecht ter been is en aan de arm genomen moet worden. Dan ervaar ik regelmatig dat de trottoirs niet de vrije doorloopbreedte hebben die nodig is om met een rolstoel, brede kinderwagen, of arm-in-

arm te kunnen lopen. Ook ontbreekt vaak de vrije doorloop om over te kunnen steken, zelfs bij zebrapaden en gemarkeerde oversteekplaatsen. In de praktijk komt het erop neer dat aan de volgens het Handboek Inrichting Openbare Ruimte gedefinieerde minimale vereisten, steeds meer getornd wordt. Op de "obstakelvrije loopruimte" plaatsen middenstanders reclameobjecten, bewoners zitmeubilair, de overheid overbodig straatmeubilair en fietsers hun fiets het liefst in de ingang van horeca en supermarkten. Hoewel er in theorie misschien gemeentelijke regelgeving is die de "obstakelvrije loopruimte" moet garanderen is er een volstrekt egocentrisme onder de burgers gegroeid. De overheid is in zijn schulp gekropen en voor zover er sprake is van handhaving geschiedt dit niet uit spontaan plichtsbefef maar bij de gratie van de benadeelde burger die piept. Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) vermeldt in par.11 art.27: "Fietsen en bromfietsen worden geplaatst op het trottoir, op het voetpad of in de berm dan wel op andere door het bevoegde gezag aangewezen plaatsen." Het zal duidelijk zijn dat bij de Gemeente(n) een beleidswijziging afgedwongen moet worden: gewoon duidelijk maken wat de "obstakelvrije loopruimte" betekent en ook en vooral: deze consequent handhaven. Ik roep u op om u (en uw achterban) te organiseren en de stoep terug te veroveren! Marc Stegeman, Amsterdam



*Reactie afdeling: Met uw observaties zijn wij het volledig eens. Om dit probleem aan te pakken zijn er verschillende mogelijkheden. In de eerste plaats zullen voetgangers meer ruimte moeten krijgen op de trottoirs. Dat kan door*

om een olifantenpaadje nu ja en valt nog veel te lezen kom

*minder uitstallingen toe te staan en door bij het terrasbeleid en de handhaving daarvan meer rekening te houden met de voetganger en vooral die met een beperking.*

*In de tweede plaats is er op veel plekken een tekort aan fietsparkeerplekken, waardoor fietsers her en der hun fiets neerzetten. Om het gebrek aan loop- en fietsparkeerruimte te verbeteren zal soms het opheffen van autoparkeerplekken nodig zijn. Daar kunnen fietsrekken op worden geplaatst of, indien gewenst, terrassen. Overigens zullen ook bij voldoende parkeerplekken fietsers hun fiets ergens in een looproute achterlaten, maar dat zal veel minder zijn met voldoende parkeermogelijkheden. Tenslotte is enige consequente en regelmatige handhaving, inclusief het verwijderen van fietsen onvermijdelijk om goed gedrag weer de norm te laten worden.*

#### **Heksenketel, dus verkeersregelaars**

De route Damstraat, Oude Hoogstraat, Nieuwe Hoogstraat is in feite de hoofdverkeersader voor fietsers van het westen van de stad naar het oosten en vice versa. Maar, er komt meer bij: gewone voetgangers, toeristen - lopend of fietsend - die de meest rare strapatsen uithalen, taxi's die rondjes rijden, fietstaxi's, voortrazende scooters, terwijl het tegelijkertijd wemelt van lopend, fietsend en autorijdend verkeer. Kortom, een heksenketel van jewelste. Het lijkt me een slecht, en onveilig idee, om deze "gezellig" ogende maar gevaarlijke situatie te laten voortbestaan. Kan dat opgelost worden om slachtoffers te voorkomen? Natuurlijk. Plaats op elk van de zes hoeken bij de bruggen een verkeersregelaar, om een beetje orde te brengen in de chaos.

Uiteraard is daar een prijskaartje aan verbonden. Laten we eerlijk zijn: dat is niet duur als we beseffen dat we te maken hebben met een hoofdverkeersader van fietsers, in een van de meest drukke delen van hartje Amsterdam.  
Joost Smiers, Amsterdam

*Reactie knelpuntengroep: Wij erkennen de hectiek en drukte op deze route, maar zijn geen voorstander van verkeersregelaars.*

*Verkeersregeling creëert dode - excusez le mot - momenten, daar waar verkeersstromen op elkaar moeten wachten. Wij lossen het liever samen op, want snelheden zijn er doorgaans niet hoog, behalve dan die van brommers en snorders.*

#### **Stalling OBA**

Hoewel mijn vakgenoten zich allemaal met gedrag bezighouden en ik dus de term gedragspsychologen niet begrijp, toch een opmerking: Ik ben het volkomen eens met de stelling dat de fietsen stalling op het Oosterdok beter gebruikt zou moeten worden, hoewel die toch zo langzamerhand op bepaalde momenten dreigt dicht te slibben. Niettemin: het verlagen van de stoeprand biedt vermoedelijk geen oplossing. Met enige regelmaat zie je nog steeds fietsers, of bromfietsers zelfs, die het vertikken om af te stappen. Verlaging van de stoeprand zal niet dwingen tot afstappen en bevordert dus eerder het in een keer doorrijden over een "levensgevaarlijke" helling dan het gebruiken van de stalling zonder die van levensmoetheid getuigende manoeuvre.

Jack van Dillewijn (MD PhD), Amsterdam

#### **E-bike cadeau (De kwestie, OEK 99)**

Tja die e-fietsen. Hoe duurzaam zijn ze ten opzichte van de fiets, de (elektrische) scooter, de auto? Hoe zit het met het milieu bij de fabricage en bij de afvalverwerking van die fietsaccu's? Hoeveel niet-milieuvriendelijk opgewekte energie kost dat en hoe zit het met de gebruikte grondstoffen? Hoeveel van de stroom is écht groen? Groene stroom komt vooral uit het buitenland. In Noorwegen bijvoorbeeld is daar veel verzet tegen. Er is daar bijna geen rivier meer over die niet gereguleerd is - geen waterval die nog de oorspronkelijke hoeveelheid water laat vallen. Enne, het is niet prettig en veilig fietsen op de smalle fietspaden met de toenemende aantallen snellere voertuigen.  
Saskia van Praag, Amsterdam

Meestal zal een nieuw lid een enthousiaste fietser zijn, dus al in het bezit zijn van een behoorlijk goede fiets. De winnaar krijgt dus een groot probleem: zijn oude trouwe makker krijgt geduchte concurrentie in het fietsengangetje/fietsenrek op straat/ een duurbetaalde stalling. Kans maken op een leuk fietsreisje voor twee personen, een mooie fiets-Tomtom of een lekkere regenjas; allemaal heerlijke cadeautjes die geen gewetensbezwaren opleveren.  
Margo Rens, Amsterdam

Stuur uw fiets-gerelateerde ergernis of vreugde,  
uw reactie op een artikel naar  
oekredactie@fietsersbondamsterdam.nl

*daan in de vogelurige nog maar eens om enkel elektrische*



## De geschrokken man

Ik fiets op de Berlagebrug. Voor mij fietst een oudere lange man. Een jongen op een scooter passeert ons met grote snelheid. De oude man schrikt zo hevig dat hij begint te roepen: "hé kijk uit!" Bij het verkeerslicht staan we met zijn allen stil. De jongen op de scooter gebruikt de wachttijd voor het rode licht om de man eens flink uit te kafferen. "kanker tyfus klootzak!" Dan springt het licht op groen. De scooter geeft een dot gas en schiet naar de overkant. Daar posteert hij zich op de stoep vlakbij de Febo. Als ik langs fiets hoor ik hem nog steeds tekeergaan. Maar tegen wie?

De geschrokken man is in geen velden of wegen meer te bekennen. Een paar knullen op de fiets passeren mij. Ze hebben plezier. Ik schiet in de lach en roep: "Zagen jullie die jongen op de scooter? Die staat nu nog te schelden," Ze grinniken.

Voor mij een fijn moment van saamhorigheid.

Floor Fagel

## Help kinderen veilig fietsen

De Fietzersbond is heel blij met het bestaan van het Praktisch Verkeersexamen en het project "Op weg naar het VO!" omdat dit het veilig fietsen onder jongeren bevordert en wij willen dit graag ondersteunen. Wij helpen vrijwilligers te zoeken voor twee verkeersprojecten van Verkeersplein Amsterdam, die wij een warm hart toedragen. Misschien heeft u zelf zin en tijd om mee te werken of u kent een of meer mensen die dat leuk zouden vinden.

### **Praktische Verkeersexamen (maart t/m juni 2017)**

Op de dag van het Praktische Verkeersexamen voor leerlingen van groep 7 of 8 basisschool staat u samen met ouders op een van de controleposten langs de route. Aan de hand van een controlelijst beoordeelt u de leerlingen op

verschillende punten, zoals hand uitsteken, achterom kijken en voorrang verlenen.

### **Op weg naar het VO! (april t/m juli 2017)**

U begeleidt een groepje van maximaal 4 aanstaande brugklassers op de fiets. De leerlingen hebben eerder op school de beste en veiligste fietsroute bepaald naar hun nieuwe school. Onderweg maken de leerlingen een paar opdrachten die hen bewuster moeten maken van onveilige verkeerssituaties.

Bij beide projecten worden in de eerste plaats ouders ingeschakeld, maar er is meer hulp nodig. U kunt zich aanmelden via [claudia.limmen@verkeerspleinamsterdam.nl](mailto:claudia.limmen@verkeerspleinamsterdam.nl) (graag cc naar [amsterdam@fietzersbond.nl](mailto:amsterdam@fietzersbond.nl))

## Beter fietsen in Amsterdam

De Amsterdamse afdeling van de Fietzersbond kan altijd actieve vrijwilligers gebruiken, van OEK-bezorger tot webredacteur, van cameraman of cameravrouw tot routechekker en meer. Zie [fietzersbond.amsterdam/doe\\_mee](http://fietzersbond.amsterdam/doe_mee)

propaganda jullie doen het tenminste nog op eigen kracht



# Grimminck

Het aantal Amsterdamse fietswinkels dat op één plek onder één naam meer dan 50 jaar actief is geweest, wordt kleiner. Rijwielsporthuis Cito in de Ferdinand Bolstraat, gevestigd in 1938, sloot z'n deuren in 2014. Datzelfde jaar ging ook Rijwielhandel Wido, sinds 1950, in de Bilderdijkstraat dicht. En ook afgelopen zomer werd een al vele jaren bestaande fietshandel opgedoekt: Th. M. Grimminck in de Westerstraat 143-145. Tijdens de laatste week voor sluiting van hun winkel, spraken we met de eigenaars, Theo en Thelma Grimminck.

**Theo:** Sinds 1950 zat mijn vader met zijn eigen fietswinkel op Westerstraat 107, daar waar nu G&W Gezondheidswinkel zit. In 1958 heeft hij hier P. Elich's Rijwielhandel overgenomen en veranderde de naam in Grimminck.

**En wanneer kwam jij in de winkel?**

**Theo:** Ik ben in de winkel geboren!

**Thelma:** Nou, niet geboren.

**Theo:** Dat magazijntje wat je daar ziet, was vroeger mijn kamer. Mijn moeder had er een winkel. Zij verkocht wasmachines, koelkasten, potten en pannen. Vanaf ongeveer 1970 veranderde dat in fietsen. Ik was toen 15 en ben meteen in de winkel gaan werken.

**Hoe was het om bij je vader te werken?**

**Theo:** Nou, je hebt twee soorten bazen: slechten en heel slechten. Het kan niet slechter dan bij je eigen vader te werken. Nooit vrij, altijd werken. Zo was het. Op 1 januari 1985 heb ik de winkel van mijn vader overgenomen.

**Thelma:** Ik kwam in de winkel te werken in 1986. We waren in 1980 getrouwd en in 1982 kreeg ik een kind. Het was toen niet zo normaal dat moeders werkte, hoor. Theo richtte zich op de reparaties,



ik op de verkoop en het contact met de klanten. Theo: Zij is half psycholoog vanwege al dat gepraat...

Toen wij in 1985 begonnen was de buurt al flink veranderd. Vroeger waren er alleen échte Jordanezen natuurlijk. Bandenplakken hebben zij veelal zelf gedaan. De huidige buurtbewoners doen niets zelf. Het zijn tweeverdieners met goede banen en weinig tijd.

**Thelma:** Theo heeft altijd een band voor maar vier euro geplakt.

**Viér? Bij anderen is dat acht euro of meer!**

**Thelma:** Ja, en de pomp is goedkoper geworden. Want het was toen een kwartje. Nu is het een dubbeltje, dus 22 gulden cent.

**Theo:** 22,3 cent.

**Thelma:** Ja ja ja. Ik denk dat hij de laatste is in Amsterdam.

**Oek:** Nee, er zijn er tenminste nog twee. Jammer dat die van jullie straks weg is.

**Theo:** Nee, nee, hij blijft hangen.

**Oek:** Echt waar?

**Theo:** Jazeker. Dag en nacht komen mensen voor de deur. Dat ding is al zo oud als ik. Nee, die pomp is straks voor mijn opvolger in dit pand.

**En wat gaat er gebeuren met je eigen fietsmerk—Het Nieuwe Werck?**

**Theo:** Dat is gestopt. Volgens de computer heb ik er 1412 verkocht. Toen ik aankondigde dat de winkel ging sluiten zijn de laatste fietsen de deur uitgevlógen.

**Update:** Slecht nieuws voor fans van ouderwetse luchtautomaten voor fietsbanden in Amsterdam. De eigenaar van de antiekhandel die het winkeldeel van Grimminck overnam, heeft bij het renoveren de luchtautomaat verwijderd. Nu zijn er nog maar twee werkende luchtautomaten over in Amsterdam: Rijwielhandel Costa (Muiderpoortstation) en Munk Fietsen (Sint Willibrordusstraat).

Pete Jordan



en met doorzettingsvermogen waan pijbes nog een puntje

# Inspired by Amsterdam's cycling climate

I moved to Amsterdam a year ago to pursue a Master's degree in Environment and Resource Management at the Vrije Universiteit. I was fortunate to receive a Fulbright scholarship from the U.S. Department of State, which funded my studies. A core characteristic of the Fulbright program is that it encourages cultural immersion beyond the classroom and research lab. Due to my experience with a cycling non-profit organization in the San Francisco Bay Area (where I'm originally from), I identified the Fietzersbond as a potential avenue for community engagement. Also, as a passionate cyclist, I wanted to contribute to an organization that is working to improve conditions for cyclists.

At the Fietzersbond, I reached out to expats here and researched their engagement and needs in regards to cycling in Amsterdam. I also established the Fietzersbond's presence on Facebook and created the pages "Fietspad scootervrij" and "Scooter-free Bike Lanes" (Side note: Please "like" these pages and share them with your friends!) Out of the surveying of expats evolved the idea to run bike safety classes for foreigners. Along with other active members of the Fietzersbond, we developed a bike safety class, which we conducted at the end of August for approximately 100 new international VU students. (See elsewhere in this Oek.) We intend to offer this course more often in order to help future students feel comfortable in cycling around the city.

To begin my professional career, I will most likely return to the San Francisco Bay Area. No matter where I live next, though, I plan to continue contributing to cycling efforts. Ever since I realized that I was headed home, my time spent in the saddle here has been framed in a different light. I now find myself looking at the blaring differences between cycling here and cycling in the Bay Area. Soon I'll be wearing a helmet, dodging huge potholes and purposefully "buzzed" by the occasional motorist trying to drive me off the road. I'm also compelled to consider the less obvious differences, such as the simple ease of biking half an hour to attend a meeting in Amsterdam.

A year and a half ago - back when living in the Netherlands was still but a pipedream - I had

imagined that if I could live in Amsterdam, I would seek out the Fietzersbond in order to tap into the city's powerful cycling norm. I had hoped I could somehow bottle up some secrets and instill that way of life into my Californian neighbors to help create a bike friendly haven. Now, after my year here in Amsterdam, I depart with an important lesson in Dutch assimilation and in the power of persuading people to do the right thing. If you make the most sustainable, healthy, inexpensive and efficient mode of transport - cycling - the easiest to do, it will be illogical to take any other course of action. You will have captured an audience of devotees, and in the act, drive systematic change that lasts.

I'll dearly miss this social cycling climate in the Netherlands, and the physical environment which supports it. Back home, pending on great advances in infrastructure and accessibility, a dose of "doe normaal" might be required for cycling to really take hold. Embracing this notion abroad would normalize this lifestyle, and allow us to live out our own American understanding of "going Dutch": sharing the cost-and subsequently reaping the great benefits-of taking to the bike lane and pedaling forward.

Lauren Bosche



aan kan zuigen ga zo door dus want nog veel werk aan de

# Modderen met een verkeer(s/d) model

Hoe verbetert de fietsbaarheid door aanpassingen aan de infrastructuur? Dat is de vraag waarop het rapport 'Meer fiets, meer stad' een antwoord probeert te vinden.

Het beziet bij een zestal maatregelen het resultaat voor alle weggebruikers op provinciaal, gemeentelijk en binnenstedelijk niveau.

## Verrassende uitkomsten

Er wordt gebruik gemaakt van 'Brutus', het eerste verkeersmodel dat de fiets serieus meeneemt in berekeningen. Brutus is ontwikkeld door de provincie Utrecht en het Fins onderzoeksbureau Strafica.

Volgens berekeningen met het model zouden snelle fietsroutes zinloos zijn en verbreding van fietspaden zinniger dan verbetering van het wegdek. Hoe aannemelijk zijn die uitkomsten?

## De maatregelen

Bij de maatregel *Wegdek verbetering* krijgt 250 km fietsroute in de provincie Utrecht asfalt. Brutus ziet weinig verbetering met de verklaring: 'dat de infrastructuur in Utrecht over het algemeen al op een redelijk hoog niveau is.' Is dat zo? En gaat de gemeente of de provincie met dit resultaat nu bezuinigen op onderhoud van fietsroutes?

De ingreep *Fietspad verbreding* treft 500 km fietspad. Dit heeft een 'zeer sterk effect op alle modaliteiten en op alle schaalniveaus.' Nader bezien omvat deze ingreep ook een vermindering van de vertraging bij knooppunten met 30%. Verwarrend, want welk van die 2 maatregelen heeft nou welk effect?

Bij de maatregel *Voorrang voor fietsers op alle kruispunten binnen 12 km vanaf de Dom*, is er voor fietsers helemaal geen vertraging meer op kruispunten. Volgens Brutus is het effect van deze maatregel vergelijkbaar met die bij fietspad verbreding en de daaraan gekoppelde 30% minder knooppunt vertraging. Voegt nog minder vertraging op kruisingen dus nauwelijks iets toe aan de fietsbaarheid?

Overigens is het fundamenteel onmogelijk om fietsers op alle kruisingen voorrang te geven. Fietsers kruisen elkaar namelijk ook.

Om het effect van *Fietsnelroutes* te bepalen wordt slechts één route bezien, de 22 km lange route Utrecht-Amersfoort, mét voorrang op de kruispunten. Het rapport stelt dat de fietsbaarheid niet verbetert. Waarom neemt men geen provinciaal netwerk van snelle fietsroutes

op een schaal vergelijkbaar met de andere maatregelen? Bezuinigt de provincie met dit resultaat straks op de aanleg van snelfietsroutes?

## Onvoldoende basis

'Meer fiets, meer stad' doet heel forse uitspraken: fietssnelroutes, fietsstraten en wegdekverbetering hebben nauwelijks effect. Wegbeheerders in Utrecht en elders kunnen die resultaten aangrijpen om af te zien van de aanleg van dergelijke voorzieningen. De aannames en het gebruikte fietsverkeersmodel missen voldoende basis voor dergelijke vergaande negatieve uitspraken. Van een rapport waarbij vele groeperingen betrokken zijn: het College van Rijksadviseurs, het Planbureau voor de Leefomgeving, Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de Provincie Utrecht, zou je een meer afgewogen beoordeling verwachten.

Sommige ingrepen gaan heel ver: bijvoorbeeld voorrang op alle kruisingen in een groot gebied. Ook als de ingreep volgens het model effectief blijkt, is de kans op uitvoering van deze kostbare, veel weerstand uitlokkende ingreep minimaal. Het is onzeker of het effect voldoende behouden blijft bij minder ingrijpende, gemakkelijker uitvoerbare maatregelen. De positieve resultaten van het rapport blijven zo theoretische bespiegelingen. Daarmee schiet de fietser weinig op. Jammer, want de uitspraak dat fietsers op de kruisingen nog veel te winnen hebben, verdient beter.

Roland Haffmans

### Fietsverkeersmodel

In bestaande verkeersmodellen staat de auto centraal, files voorkomen of verminderen is het kernpunt. Een langere route is voor auto's nauwelijks van belang.

Voor fietsers tellen korte aantrekkelijke routes met weinig hinder van bv een slecht wegdek en ongehinderd doorfietsen met weinig stops wél zwaar. Ook voorzieningen zoals winkels onderweg bevorderen het routegebruik. In een fietsverkeersmodel moeten deze routekenmerken dus goed worden meegenomen.

fietswinkel zag vanmorgen alweer een fiets met die lugubere

# Knelpunten

## Opgelost

### West

De Houtmankade is voorzien van een mooi, breed tweerichtings fietspad. Er ligt nu een comfortabele route van Westerpark naar de Houthavens, die zich zomaar zou kunnen ontpoppen als snelle route naar bijvoorbeeld het Stenen Hoofd. Alleen, om vanaf de Mirakelbrug op het fietspad te komen, moet je twee keer een lus maken om de weg over te steken. En je zit nog met verkeerslichten bij de Tasmanstraat. Maar zoals gezegd, de Houtmankade zelf is mooi.



Het Oostelijk deel van de Kinkerstraat (tussen Bilderdijkstraat en Nassau kade) is fraai heringericht. Er zijn brede fietsstroken gekomen, het autoverkeer rijdt er slechts in één richting (stad in) en moet de rijbaan delen met het openbaar vervoer. Obstakels zijn nog wel de verkeerslichten bij de Nassaukade en het laden en lossen op de fietsstroken. We zijn benieuwd naar de ervaringen.



### Centrum

De opstelruimtes rond het kruispunt Czaar Peterstraat - Cruquiuskade - Eilandenboulevard zijn vergroot, zodat het oversteken makkelijker gaat. Markeringen geven aan waar je het pad moet vrijhouden voor andere fietsers. De oversteek van de Czaar Peterstaat is tweerichting geworden tot in de Blankenstraat, wat een betere verbinding oplevert met het oostelijk deel van de Czaar Peterbuurt. Hierdoor is bijvoorbeeld de nieuwe Vomar aan de Cruquiuskade uitstekend te bereiken.



De Sarphatistraat tussen Weesperplein en Alexanderplein was eigenlijk geen knelpunt maar is tóch opgelost. Het traject is onderdeel van de Binnenring en heeft rood asfalt gekregen, inclusief een aantal snelheidsremmers voor het autoverkeer. Sindsdien wordt het aangemerkt als fietsstraat. De Fietsersbond vindt dat de gemeente te snel met het ontwerp ingestemd heeft. Dat heeft gevolgen ook elders, omdat de Sarphatistraat dient als een pilot voor de rest van de Binnenring, waar de omstandigheden ongunstiger zijn. Rood asfalt is geen oplossing. Doorgaand autoverkeer moet eruit. Gebaat bij deze wegindeling is het openbaar vervoer. Het heeft een eigen vrije baan gekregen, waar trams 50 km per uur rijden door een gebied waar verder een limiet geldt van 30 km.



lijnen enorm heen liggen dus jaag al het blik uit de stad

De verkeerslichten bij de Muiderpoort zijn gedoofd. Dit smaakt naar meer! Wel zullen dan de vaak korte stukjes fietspad bij kruispunten moeten worden opgeheven of rechtgetrokken, zodat je ook écht kan doorfietsen.

### Zuid

Het vroegere fietspad door het Beatrixpark, waar bovenop de nieuwe kantoren van Akzo en Stibbe zijn gebouwd, is teruggelegd. Meer hierover elders in deze OEK.

## Nieuw

### Centrum

Het recent gemaakte tweerichting fietspad vanaf de Czaar Petersraat langs de noordzijde van de Cruquiuskade stopt abrupt bij de Blankenstraat. Wie vanaf de Vomar verder oostwaarts wil (Funen) moet of terugrijden via het kruispunt bij de Czaar Peterstaat (drie keer oversteken), of een eind spookfietsen. Wie daarentegen vanaf de Vomar westwaarts wil maar het kruispunt Czaar Peterstraat wil mijden en dus binnendoor fietst via de rustieke fietsroute over Oostenburg en Wittenburg, moet in de Eerste Coehoornstraat met z'n zwaarbeladen fiets over een bijzonder akelig, steil drempeltje: een crime voor wie boodschappen bij zich heeft, voor talloze ouders met kinderen op de nabij gelegen basisschool, en voor iedereen die gewoon comfortabel fietsen wil.



### Oost

De oversteek van de Insulindeweg bij het Muiderpoortstation is versoepeld. Uitkijken blijft geboden, want de talrijke bussen en trams maken de omgeving onoverzichtelijk. Desondanks is het oversteken thans veiliger en comfortabeler dan voorheen.

### West

Fietsers tussen Centrum en de Hempont stuiten als gevolg van langdurige werkzaamheden bij de Spaarndammerdijk op een afzetting. Aan de zuidkant is de route afgesloten tussen de Nieuwe Hemweg en de Zaanstraat langs werkplaats NS, Brediusbad, Arthotel tot eind november. Fietsers richting stad moeten de Nieuwe Hemweg oversteken ter hoogte van de Gamma en rijden dan aan de noordzijde van de drukke weg, totdat ze die bij de Oostzaanstraat weer terug kunnen oversteken. Komend uit de stad via de 'fietsstraat Zaanstraat' kun je bij de Spaarndammerstraat alleen nog rechtsaf.

### Noord

Fietsers uit Noord die ten westen van zijkanaal I wonen hebben dubbele knelpunten: de brug van de Klaprozenweg over het zijkanaal is wegens langdurige werkzaamheden voor fietsers gesloten, waardoor ze flink moeten omrijden. Bovendien is de NDSM pont verboden voor fietsers als er een groot festival plaatsvindt op het NDSM terrein. Dat moet beter!

## Onopgelost



Jan Pieter Nepveu

en stop dat getoeten op het pad dat geeft lopen zoals ik ook

## Nieuwe Amsterdammers op de fiets

Kunstenaar Inti Hernandez uit Cuba kwam in 2005 naar Amsterdam, met een werkbeurs voor de Rijksacademie. Hij woont hier nog steeds, met zijn gezin in Oud-West en exposeert zowel in Cuba als in Nederland.

### Wanneer kocht je je eerste fiets?

'In de eerste week dat ik hier was. Een vriend, die veronderstelde dat ik als Cubaanse kunstenaar wel straatarm zou zijn, nam me mee naar een afgelegen plek waar je fietsen kon krijgen voor 25 euro. Ik heb zwaar voor deze aankoop geboet want deze fiets werd direct gestolen. Mijn drie volgende fietsen, die ik wel legaal had aangeschaft, was ik ook snel kwijt. Toen had ik eindelijk door dat ik mijn fiets ergens aan moest vastmaken.'

### Wordt er in Cuba gefietst?

'In Havana niet, daar is het levensgevaarlijk en de afstanden zijn ook te groot. De meeste mensen nemen daar lijntaxi's: een soort groepstaxi's die de hele dag dezelfde route rijden. Zodra je in de buurt van je bestemming bent stap je uit. In Santa Clara, waar ik vandaan kom, is het rustiger en daar zie je ook meer fietsers. Zelf neem ik tegenwoordig een Brompton mee als ik naar Cuba ga. Ik merkte dat ik de fiets daar echt miste en ook dat ik sloom werd zonder fiets, en zwaarder. Geniaal en prachtig ontwerp trouwens, die Bromptons. En ze rijden heerlijk.'

### Wat vind je van het fietsklimaat in Amsterdam?

'Geweldig, jullie hebben werkelijk geen idee hoe goed het hier geregeld is. Alles in deze stad is erop gericht dat je je op de fiets snel en veilig kunt verplaatsen. Er zijn weinig plekken op de wereld waar je aparte fietspaden hebt, laat staan fietspaden die tussen de stoep en geparkeerde auto's zijn aangelegd, zodat er echt bijna niets onaangenaams meer kan gebeuren. Laatst zag ik zelfs een straat die over de volle breedte een fietspad was geworden. Dit zegt mij dat de gemeente bezig is fietsers voorrang te geven en het auto's moeilijker te maken. En dat zal ook wel moeten want een grote stad die auto's prioriteit geeft wordt al snel onleefbaar.'

### Wat vind jij van de veelgehoorde klacht dat Amsterdammers op de fiets onbeschoft zijn?

'Dat heeft volgens mij niets met fietsen of met Amsterdammers te maken, maar met de drukte in



deze maatschappij. Het is altijd crisis: financiële crisis, eurocrisis, vluchtelingen crisis, terrorismecrisis – probeer dan maar eens rustig te blijven. Zelf probeer ik in het verkeer relaxt te zijn. Als ik op de fiets in conflict dreig te komen met een andere verkeersdeelnemer dan ga ik niet driftig bellen, maar ik laat de ander gewoon voorgaan. Als ik lopend het zebrapad wil oversteken en er komt een fietser aan, dan gebaar ik: fiets maar lekker door hoor. Voor een voetganger is even inhouden immers makkelijker dan voor een fietser.'

### Heb je nog een boodschap voor de fietsende Amsterdammer?

Een vriend van mij, een succesvolle dertiger, liet me laatst plaatjes zien van een nieuw speeltje dat hij wilde kopen: een nieuw model auto, elektrisch dus milieubewust, strak ontwerp, kijk eens hoe cool enz enz. Kortom, hij wilde dat ding en ik moest de aankoop goedkeuren. 'Als je zo graag milieubewust en cool wil zijn, waarom ga je dan niet gewoon fietsen?' zei ik. Hij heeft de auto niet gekocht. Zo zie je maar weer, lang niet iedereen heeft in de gaten hoe fantastisch het hier voor fietsers is. Je kunt je gezond, snel en goedkoop verplaatsen met het meest milieuvriendelijke vervoermiddel dat er nog bestaat, en je werkt nog aan je conditie ook. De samenleving maakt je dat allemaal mogelijk – ook vanuit eigenbelang natuurlijk, want fietsers belasten de publieke ruimte veel minder en fitte burgers zijn goed voor de maatschappij als geheel. Tja, als ik in een filosofische stemming ben dan denk ik wel eens: de voorzienigheid heeft het zo gewild dat Nederland de wereld zou laten zien wat een zegen fietsen is voor alles en iedereen. Waarom anders is jullie land zo plat?'

Johanna Kroon

meer ruimte op de stoep en verminderd de haat in de straat

# Afgunst

Ik ben jaloers op de toeristen die naar Amsterdam komen, een fiets huren en vakantie vieren met door de stad fietsen. Ja, ja, ik weet dat ik als ware Amsterdammer zo niet hoor te denken. Ik moet juist een hekel hebben aan die massa's op hun huurfietsen en klagen over de overlast die die toeristen ons bezorgen. Vervloeken moet ik ze om de manier waarop ze tergend langzaam en roekeloos door de straten van Amsterdam zwalken.

En ja hoor, de toeristen op huurfietsen ergeren me wel degelijk. Het zijn er gewoon zoveel. En als ik achter zo'n kudde kom vast te zitten, klaag ook ik heus wel, zij het mompelend.

Maar toch ben ik tegelijkertijd jaloers op ze.

Deze zomer was ik vaker buiten Amsterdam op reis dan ik gewoon ben. In Duitsland, Griekenland en Finland kwam ik vooral op plekken terecht die niet uitnodigen tot het fietsen waar ik in Amsterdam zo van geniet. In Griekse steden leek fietsen dé manier om vroeg aan je eind te komen. In een Duits dorp bovenop een berg was alles zó dichtbij dat fietsen zinloos was. En vanuit een Finse hut, verplaatste ik me voornamelijk per roeiboot of op blote voeten wandelend in het naaldbos erom heen.

Aan het eind van elke reis voelde ik iets kriebelen. Ik wilde me weer op de fiets kunnen verplaatsen. En meteen bij terugkeer in Amsterdam sprong ik op mijn fiets en was het weer zoals het zijn moest.

Maar niet al mijn zomerreisjes waren fietsloos. Mijn zoon en ik fietsten over de

Afsluitdijk en namen daarna de boot naar Terschelling. Vandaar staken we over naar Vlieland en Texel, en op elk van die eilanden kampeerden en fietsten we een paar dagen.


Fietsen op Vlieland was natuurlijk geweldig. Met de betrekkelijk korte afstanden, nauwelijks motorvoertuigen en fietspaden door duin en bos valt er voor een fietser niks te klagen. En toch, ook tijdens dat uitstapje merkte ik dat ik het fietsen in Amsterdam miste.

De eerste dag na thuiskomst, heb ik niets anders gedaan dan de hele stad doorkruisen op de fiets. En onderweg lette ik speciaal op de toeristen op hun huurfietsen. Sommigen reden pijnlijk sloom, anderen wankelden op hun twee wielen als een peuter die z'n eerste stapjes doet. Er waren er zelfs die nooit eerder gefietst leken te hebben. Maar toch, een hoop van die toeristen hadden daarbij een brede glimlach op hun gezicht.

Ik zag dat en voelde afgunst. Zij konden genieten van hun vakantie fietsend doorbrengen in een stad die vrijwel zeker fietsvriendelijker was dan de stad waar ze woonden. En eigenlijk is dat - besepte ik - wat ik op vakantie zou willen: naar een grote stad gaan waar het fietsen makkelijker en veiliger en leuker is dan waar ik woon. Maar ik woon al in de fietshoofdstad van de wereld, en zo'n vakantie lijkt dus geen optie voor mij.

Daarom zal ik me voorlopig moeten behelpen met lol hebben in het fietsen in Amsterdam zonder er onderuit te kunnen al die vrolijke toeristen op hun huurfietsen te moeten zien - en te benijden.

Pete Jordan



Wat nou, Oek,  
nog steeds geen  
E bike? En  
dat op jouw  
leeftijd!

Nee,  
jongeman,  
ik doe alles  
Op Eigen  
Kracht!