



OeK
Op Eigen Kracht

Fiets-naar-je-werk

Recycling als armoedebestrijding

Over het IJ



Blad van de Afdeling Amsterdam van de Fietsersbond
Nummer 68 - februari 2006 - W.G.-Plein 84, 1054 RC Amsterdam

AALV

De Amsterdamse afdeling van de Fietsersbond heeft geen bestuur. In plaats daarvan zijn er enkele zelfstandig functionerende groepen zoals de knelpuntengroep en de Oekredactie. Het beslissende orgaan van de afdeling is de Algemene Actieve Leden Vergadering.

Woensdag 1 maart a.s. is de eerstvolgende AALV. Om 20.00 uur op het kantoor van de afdeling (WG-plein 84). Op de agenda staan o.a.: de goedkeuring van de jaarrekening, het nieuwe meerjarenplan van de afdeling en het halfjaarlijks verslag van de groepen.

Wil je komen en/of de stukken ontvangen, bel dan even naar het kantoor: 6854794.

colofon

De Oek (Op eigen kracht) verschijnt drie keer per jaar en is een uitgave van de Fietsersbond Afdeling Amsterdam, WG-plein 84, 1054 RC Amsterdam, telefoon 020-6854794. Oplage 5100.

E-mail: amsterdam@fietsersbond.nl
www.fietsersbond.nl/amsterdam

Giro 3621877 t.n.v. Fietsersbond Amsterdam.

De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. De minimum-contributie inclusief toezending van het landelijk tijdschrift Vogelvrije Fietser bedraagt • 24 per jaar (jongeren onder de achttien • 9), en • 12 zonder de Vogelvrije Fietser. Alle Amsterdamse leden ontvangen drie keer per jaar de Oek. Het overnemen van artikelen is mogelijk na schriftelijke toestemming van de redactie.

Onderafdelingen:

Amstelveen, Hay Ting Tee, 020 - 647 34 30.

E-mail Amstelveen: amstelveen@fietsersbond.nl
Diemen, Henk Klein, 020 - 699 37 17.

Aan dit nummer werkten mee:

Jan van Evert, Kees Stoffels, Natascha van Bennekom, Pete Jordan, Marjolein de Lange, Fred Redemeijer en Johan Kerstens. Illustratie: Monique van Evelingen. Lay out: Hans Heerema. Druk: GCA Drukwerk Amsterdam.

klachtennummers

Hieronder staan de klachtennummers weg- onderhoud die u kunt bellen bij achterstallig onderhoud. Blijven de problemen aanhouden: bel, schrijf of mail de Fietsersbond afdeling Amsterdam.

Amstelveen	5404888
De Baarsjes	5898686
Bos & Lommer, alg. servicenr.	5812711
Centrum	5519555
Diemen	3144888
Geuzenveld/	
Slotermeer	0800-0231122 (gratis)
Noord (west)	6330481
(midden)	6355500
(oost)	6368748

Oost/Watergraafsmeer:

wijkbeheer	7744565
Osdorp, wijk 1 t/m 4	5180701/2/3/4
OudWest	5893682
OuderAmstel	4962174/5
OudZuid	6781678

Slotervaart/Overtoomse Veld

noord vd Slotervaart	5161848
zuid vd Slotervaart	5161849
Uithoorn	0297-543111
Westerpark, alg. servicenr.	5810400
Zeeburg (gratis)	0800-9332874

Zuideramstel:

Buurtteam Buitenvelder	5464520
Buurtteam Rivierenbuurt	5464316
Buurtteam Zuidas	5464526
(buurtteams bereikbaar 9:30 - 10:30)	

ZuidOost

Klachten fout geparkeerde auto's

Storing straatverlichting

Onderhoudsklachten fiets-bewegwijzering

ANWB

Klachten over fietsbewegwijzering ook doorgeven

aan Fietsersbond Amsterdam: 020 - 685 47 94

Klachten over het wegdek op trambanen:

infraservice@gvb.nl (graag ook CC aan

amsterdam@fietsersbond.nl)

Foto voorpagina: Archief Fietsersbond.

COS-NH zoekt Fiets-naar-je-Werk campagne-coördinatoren!

Denk mondiaal, handel lokaal is het hoofdmotto van de COSsen in Nederland, de centra voor internationale samenwerking. Klimaatverandering, hoge olieprijsen, luchtvervuiling, bewegingsarmoede..., problemen die voor het COS en de provincie Noord-Holland redenen genoeg zijn om extra aandacht aan de Fiets-naar-je-Werk campagne te besteden. Voor leden van de fietsersbond is het wel duidelijk: meer fiets- i.p.v. auto-kilometers draagt niet alleen bij aan een betere conditie maar ook aan een leefbaarder milieu. Maar hoe anderen te overtuigen om meer de fiets te pakken, met name naar het werk?

Enkele cijfers

In Nederland worden in totaal zo'n 145 miljard auto-kilometers per jaar afgelegd: ongeveer 22 kilometer per inwoner per dag. Naast het veroorzaken van steeds langere files is het verkeer in ons land goed

derland die op de fiets naar zijn werk gaat kan gratis meedoen. Aanmelden kan via de website www.fietsnaarjewerk.nl (bij 'Aanmelden'). Op diezelfde website bevindt zich alle informatie over de campagne en kun je van dag-tot-dag de landelijke en eigen resultaten bekijken.

Deelnemers houden zelf de hoeveelheid gefietste kilometers bij. Vouwfiets- en OV-fietskilometers tellen natuurlijk mee. Er is een keuze om 6 maanden (1 april - 1 oktober) of het hele jaar rond mee te doen en er zijn altijd vele prijzen (waaronder fietsen) die onder de deelnemers verloot worden.

Overtuig je werkgever

Voor de werkgever leveren fietsende werknemers veel op: ze zijn gezonder, stressbestendiger, hebben lagere vervoerskosten en nemen nauwelijks parkeer ruimte in beslag. Fietsen is daarnaast heel milieuvriendelijk en past uitstekend in het positieve imago van een maatschappelijk verantwoord ondernemer.

De ervaring leert dat sponsoring van de fietskilometers door de werkgever vaak een extra sti-



voor ruim 20% van de CO₂-uitstoot. 10 km per fiets in plaats van per auto scheelt 2 kg CO₂-uitstoot! Gemiddeld woont een Nederlander ongeveer een half uur fietsen van zijn werk af (8,3 km). Maar volgens de gegevens van het CBS vindt maar 25% van het woon-werkverkeer beneden de 7,5 km plaats per fiets plaatsvindt; 57% van de werknemers pakt voor die korte afstand toch de auto, overwegend uit gewoonte of gemakzucht. Is het gek dat veel mensen niet voldoen aan de Nederlandse Norm Gezond Bewegen (½ uurtje intensief bewegen per dag) en hun gewicht tot ongezonde hoogtes zien stijgen?

Hoe werkt de campagne

Fiets-naar-je werk is sinds 2002 een gezamenlijke campagne van het COS, de Fietsersbond, het Nationaal Instituut voor Gezondheidsbevordering en Ziektepreventie ((NIGZ) en Novib. Iedereen in Ne-

derland die op de fiets naar zijn werk gaat kan gratis meedoen. Meestal ligt het bedrag tussen 1 en 5 eurocent. Het bij elkaar gefietste geld gaat via NOVIB naar een milieuvriendelijk ontwikkelingsproject.

Doe mee!

In 2005 deden in Noord Holland 31 werkgevers mee en een totaal van ruim 1700 fietsers. Het streven is om deze aantallen in 2006 minstens te verdubbelen. Het succes van de campagne is echter sterk afhankelijk van het enthousiasme en de inzet van gedreven fietsers die hun werkgever en collega's willen stimuleren en motiveren om mee te doen.

Daarom: zie jij het zitten om komend jaar je collega's te motiveren om meer te fietsen naar het werk, surf naar www.fietsnaarjewerk.nl of neem contact op met Martha Klein, m.klein@cosnoordholland.nl voor verder advies en ondersteuning.

MARTHA KLEIN

De VUrieuze Fietser

Actiegroep komt op voor de belangen van fietsers op de VU

Het is behaaglijk in de ruime werkkamer van archivaris Hans Seijlhouwer op de 1^e verdieping van het VU-gebouw aan de Boelelaan. Dat komt niet alleen door de ongewone novemberstorm die buiten raast en alles binnen prettig maakt. Ook de regenkleding die te drogen hangt aan een uit de garderobekast stekende stok, wekt een huiselijk gevoel in de overigens zakelijke werkkamer.

Geboren uit onvrede

De *Vurieuze Fietser* is een actiegroep van 2 vertegenwoordigers, met een achterban van nu 120 collega's. Die laten zich via e-mail en het intranet op de hoogte houden en kunnen zo ook hun klachten, suggesties en aanmoedigingen kwijt.

Hans vormt samen met Daan van Marum het hart van de groep. In 1995 richtte Hans de *Vurieuze Fietser* op, uit boosheid omdat de VU zich in het jaarverslag op de borst klopte over wat men allemaal wel niet voor de fietsers deed. Er zouden bijv. speciaal voor fietsers douches zijn. Maar die waren er al om andere redenen. De werkelijkheid voor fietsers was heel anders dan het jaarverslag deed geloven: gebrek aan stallingen, en de stallingen die er waren deugden niet met rotte, te smalle rekken en vaak een slechte toegankelijkheid. Daarnaast kregen werknemers die met de auto of met het OV kwamen een vergoeding, maar fietsers kregen niks.

Nieuwe fietsers

De eerste beleefde verzoeken om betere faciliteiten voor fietsers liepen op niets uit; het management deed sympathiek, maar daar bleef het bij. Er zijn verschillende actiemiddelen overwogen, o.a. een collegiale kettingbrief en - geheel in stijl - zeven maal om de VU fietsen (om zo op bijbelse wijze de muren van het bastion te slechten).

Uit het actieoverleg is een soort 'consumentenplatform' geboren dat inmiddels meepraat als het om fietsbeleid en de uitvoering daarvan gaat. Daarbij heeft geholpen dat betaald parkeren werd ingevoerd en de medewerkers van de VU die met de auto kwamen niet allemaal op het eigen terrein ondergebracht konden worden. Er was dus externe

druk om met het OV en de fiets te komen; daarbij zijn 'nieuwe fietsers' vaak verweerde reizigers die eisen stellen. Bovendien toonde promovenda Ingrid Hendriksen (in 1996) in haar VU-proefschrift aan dat 2 x 20 minuten per dag naar het werk fietsen gelijkwaardig is aan 2 x per week naar de sport-school. Met die conclusie in de achterzak probeerde de *Vurieuze Fietser* bij personeelszaken geld vrij te maken voor fietsvoorzieningen, maar dat mislukte.

Kleine en grote successen

Er zijn toen niet alleen infrastructurele verbeteringen aangebracht (betere toegang van de stalling en betere rekken), ook is de VU in de bejegening



Foto: Kees Stoffels

van fietsers bijgedraaid. Waar bijvoorbeeld bij een uitrit eerst een bord 'Fietsers Opletten: Transport' stond staat nu op de uitrit zelf het bord 'Transport Opletten: Fietsers'. Maar om een hinderlijke slagboom 50 cm korter te krijgen moest nog wel bedreigd worden met eigenhandige inkorting...

Afgelopen zomer is een pad aan de achterkant van de VU dat naar de fietsstalling leidt riant heringericht. Eén reden voor herinrichting was het gebrek aan capaciteit voor voetgangers en fietsers in de spits. Een andere reden was een ongeluk dat te wijten was aan het ongelukkige profiel. Tenslotte hielp het dat een voormalig rector magnificus op de motorfiets kwam en de bestaande toestand ongeriefelijk vond.

Onlangs nog heeft een snelle actie van de *VUrieuze Fietser* ertoe geleid dat de raad van bestuur van de VU een raadsadres van de Fietsersbond tegen het verlagen van de Strawinskilaan mede-ondertekend heeft. Deze steun was van groot belang bij het slagen van dit raadsadres.

Succes bij de campagne Fiets naar je Werk

Vanaf 2003 doet een groep medewerkers van de VU mee aan de campagne 'Fietsen naar je werk' van het COS (zie ook elders in deze Oek). Op het idee gebracht door een artikel in de *Vogelvrije Fietser* coördineert Hans de activiteiten voor deze campagne op de VU. Het bestuur van de VU heeft hierop heel snel gereageerd met ruimhartig sponsorschap. Het zal hebben geholpen dat nu ook in de hogere echelons van de VU gefietst wordt. Vanaf het begin van de campagne is er ruime wervende aandacht aan besteed in het personeelskatern van de VU-krant, *Ad Valvas*. En ook nu nog, nu er inmiddels zo'n 300 mensen aan de campagne meedoen, wordt er in elke uitgave van de krant over bericht. Hans gelooft dat het zeker helpt om de aandacht op die manier vast te houden. De deelnemers aan de campagne waarderen het dat de door de VU gesponsorde kilometers die zij naar hun werk fietsen bijdragen aan ontwikkelingsprojecten, maar natuurlijk zijn ook de prijzen die er te winnen vallen een stimulans om mee te doen. In het eerste jaar dat de VU meedeed aan de campagne won één van de medewerkers een fiets en dat trok veel positieve aandacht.

Toekomst

Intussen wordt op de VU overwogen of het mogelijk is fietsers die op minder dan 10 km van hun werk wonen financieel tegemoet te komen. Bij de VU werkende fietsende WIWers kregen bijvoor-

beeld van de gemeente 100 gulden per jaar als tegemoetkoming in hun reiskosten. Maar door de bezuinigingen die de universiteiten de laatste jaren te verwerken hebben gekregen zit een fietsvergoeding voor de 'onder tieners' er vooralsnog niet echt in.

Zou het handig of zelfs wenselijk zijn als de VU een (deeltijdse) 'fietsambtenaar' aan zou stellen? Hans denkt van niet. De *VUrieuze Fietser* is voldoende vertegenwoordigd om voor de belangen van de fietsende medewerkers op te komen. Zij zijn mans genoeg om bij de medewerkers die direct voor fietsfaciliteiten verantwoordelijk zijn het bewustzijn op te wekken dat nodig is om klachten vóór te zijn en zelf met verbeteringen te komen die de fietsende medewerker tot een nog tevredener medewerker kan maken.

Hans hoopt dat de aandacht die er op dit moment voor duurzaam ondernemen is een handje helpt. De VU is veel gelegen aan een goed imago en de *VUrieuze Fietser* zal geen gelegenheid voorbij laten gaan om duidelijk te maken dat een werkgever die fietsen bevordert een bijdrage levert aan de duurzaamheid van de samenleving.

Op dit moment is het fietsparkeren voor studenten nog tamelijk beroerd. Daar wordt wel wat aan gedaan maar niet voldoende. De *Vurieuze Fietser* blijft de VU ook op dit punt in het kader van duurzaam ondernemen aanspreken.

MARJOLEIN DE LANGE

Redactiewisseling

Afscheid eindredacteur

Afgelopen najaar heeft Jan Pieter Nepveu afscheid genomen van de Oek. Geïnteresseerd in het fietsen in Amsterdam gaf hij tien jaar leiding aan de redactie. Hij was erg aardig. Soms te aardig en te weinig streng. Bijvoorbeeld als kopij te laat kwam of op het laatste moment gewijzigd moest wor-



Foto: Kees Stoffels

den. Dat maakte zijn eindredactionele werkzaamheden niet altijd makkelijk. Toch rolde er altijd weer

een mooie en interessante Oek van de pers. Met hem als eindredacteur kreeg de Oek een nieuwe drukker, een indeling met heldere rubrieken. enz. We danken Jan Pieter voor zijn grote inzet voor de Oek en zijn blij dat hij zich voor de Fietsersbond gaat inzetten als vertegenwoordiger in stadsdeel Centrum. We zijn ook blij een nieuwe eindredacteur voor Oek gevonden te hebben in Johan Kerstens. Voorheen assistent contactpersoon van de Fietsersbond in Oud Zuid.

Afscheid Teeja Arissen

Ook Teeja Arissen heeft de redactie van de Oek verlaten. Zij schreef vele artikelen voor de Oek waarvoor ze altijd gedegen onderzoek deed en regelmatig met ambtenaren en anderen op stap ging om dingen in de stad te bekijken. Teeja bedankt! We hopen nog van je te vernemen. Misschien als gastschrijver in de Oek vanuit je nieuwe woonplek op IJburg?

Nieuwe schrijvers gezocht

Na het afscheid van Jan Pieter en Teeja zoeken we dringend nieuwe redacteurs en/of schrijvers voor de Oek. Vind je het leuk om af en toe een stukje te schrijven? Om mee te denken en te werken aan de inhoud van ons afdelingsblad? Wil je actuele fietszaken uitzoeken en beschrijven, of je ervaringen en bevindingen kwijt? Meld je aan bij het kantoor: 020 6854794

Dutchbike Recycle

Recycling als armoedebestrijding

Dutchbike Recycle is een project van stichting Woord bij Daad en sinds 2003 effectief als armoedebestrijding en tegelijkertijd een goede vorm van recycling. In Afrika kunnen ze weer naar school of werk met een goede gerepareerde fiets voor weinig geld.

De prijzen van brandstof zijn ook in Afrika flink gestegen en het wordt steeds moeilijker om met de bus naar school of werk te gaan. Met een goedkope, door Afrikanen gerepareerde fiets kan men op een gezonde wijze en met eigen energie op pad. De plaatselijke economie wordt door de zakelijke opzet aldaar niet verstoord. Om oneerlijke concurrentie te voorkomen worden de fietsen niet



zomaar op de markt gedumpt. Tegelijkertijd kunnen meerdere gezinnen eten, de mensen die ondersteund worden helpen ook weer anderen bij het onderricht in het fietsvak en zo is de cirkel rond.

Schenking van on-gebruikte fietsen

Nederlandse reparateurs hebben mensen opgeleid in Zuid Afrika en daar is men nu, op het fietsaanbod na, volledig selfsupporting. In Gambia moet dit het komende

jaar ook gaan lukken. Vrijwilligers in Nederland, met geschonken fietsen en geld van derden, verzorgen de logistieke actie hier en de aanvoer naar Gambia. De aanvoer van fietsen loopt via de Ne-



Foto's: Jack van Lieshout

derlandse Politie, de Nederlandse Spoorwegen, diverse Nederlandse gemeentes (Breda, Muiden, Dalfsen, Delft, Amsterdam) en via rijwielzaken en

particulieren. De schatting is dat er 8 miljoen fietsen ongebruikt in schuren, boxen, kelders en tuinen staan die in diverse landen in de derde wereld goed van pas kunnen komen. Met hulp van gelidelijke donaties moet dit lukken.

Lange termijn visie, korte termijn resultaten

Stichting Woord bij Daad beheert rijwielstallingen in Amsterdam (zie www.stallingamsterdam.nl), en de inkomsten hiervan gaan o.m. naar Dutchbike Recycle. Er zou echter elke twee maanden een container met fietsen naar Afrika kunnen vertrekken als er meer geld en fietsen ingezameld zouden worden. In elke container gaan zo'n 450 fietsen en per transport liggen de kosten op ongeveer • 10,- per fiets. Transport in Nederland, huur van een terrein met containers voor opslag, transport per schip naar Afrika, werkplaats aldaar, het kan niet zonder financiële bijdragen van supporters.

Jack van Lieshout, Stichting Woord bij Daad
Rabobank 393819809
Meer weten? Mail naar: info@woordbijdaad.nl



nieuws

Door Marjolein de Lange en Natascha van Bennekom

Omleidingen Vondelpark

Sinds half oktober wordt er bij de Kattenlaan gewerkt aan een bergbezinkbasin dat er voor moet zorgen dat bij harde regen geen rioolwater in de vijvers van het Vondelpark komt. Op meer plaatsen in de stad worden dit soort basins gebouwd en dat brengt bouwverkeer met zich mee. Hinderlijk en soms gevaarlijk maar geen onbekend gegeven in de stad. Voor het Vondelpark werd dit bouwverkeer echter zo gevaarlijk geacht dat de projectleiding de hele weg tussen Amstelveenseweg en de Kattenlaan in de bouwhekken wilde zetten. Fietsers en voetgangers konden dan nog wel (over het voetpad) langs de weg, maar niet meer de weg kruisen. Daarmee zou de verbinding tussen Oud West en een groot deel van het park en Oud Zuid verbroken worden.

De Fietsersbond voorzag grote problemen en vond de maatregelen buitenproportioneel. Ondanks onze

waarschuwingen vooraf merkten de betrokken instanties pas op de eerste dag van de afsluiting dat ze onwerkbaar was: fietsers en voetgangers wisten niet waarheen ze moesten en sommigen saboteerden uit frustratie zelfs de bouwhekken. In allerijl werd besloten om bij drie belangrijke toegangen een doorsteek te maken over de voor het bouwverkeer bestemde weg heen. Dat lijkt nu redelijk te werken.

Aan de andere kant van het Vondelpark, bij de PC Hooftstraat zijn eveneens werkzaamheden gepland. Ook hier waren de voorgestelde maatregelen enorm ingrijpend. Al het verkeer door het park zou langs het Melkhuisje moeten. Inmiddels is er een en ander aangepast. De Fietsersbond volgt de ontwikkelingen met argusogen.

Aan beide zijden van het IJ is er veel aan het veranderen: nieuwbouw aan weerszijden van het station, ingrijpende wijzigingen aan het station zelf en grootse plannen voor de terreinen van onder andere Shell aan de noordzijde van het IJ. In het Masterplan voor de Noordelijke IJ-oever staan verschillende nieuwe veerverbindingen over het IJ getekend. Maar hoe dat er in de werkelijkheid uit zal gaan zien is nog de vraag.

Vooralsnog is er één nieuwe pontverbinding ingesteld (tussen CS en het NDSM terrein). Maar tegelijkertijd dreigt al jaren het Distelwegveer (tussen de Houthavens en de Distelweg) door bezuinigingen te verdwijnen.

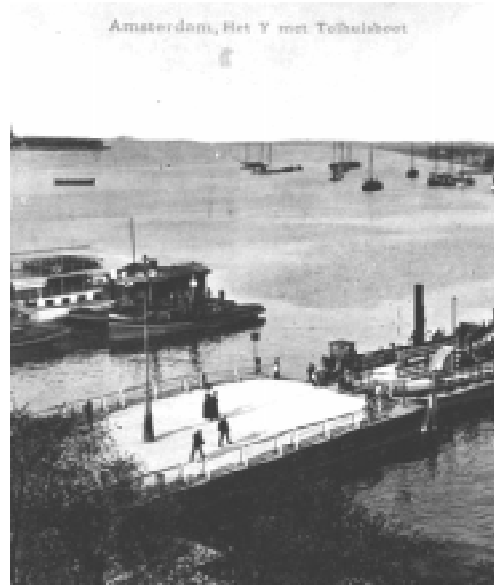
De NDSM pont blijkt een succes. Vooral voor bewoners en bezoekers van de studentenhuisvesting, de horeca en de culturele activiteiten op het NDSM-terrein, en voor inwoners van Tuindorp Oostzaan. Ook van verder weg trekt de pont nieuwe klanten: mensen die hun auto gratis parkeren in noord om met de pont direct naar hartje Amsterdam te varen. Voor de exploitatie is in ieder geval voor 2006 geld gevonden. Hoe het daarna moet is nog niet duidelijk.

Het Distelwegveer is al jaren een verbinding waar bezuinigende bestuurders hun oog op laten vallen. Op dit moment is de vervoerswaarde voor fietsers ook niet zó groot omdat ze in Noord immers helemaal "terug" moeten naar het Mosplein maar met de geplande Middenontsluitingsbrug over het van Hasseltkanaal wordt dat anders

In bestuurlijke kringen wordt erover gedacht de pont naar de NDSM te combineren met het Distelwegveer tot een driehoeksveerverbinding. De vraag is of deze de gewenste snelheid en frequentie kan bieden.



1978, Tolhuispont, geen auto's maar wel de bushalte van lijn 39 (foto Kees Stoffels)



1900, Het IJ met Tolhuisboot (collectie M. Wijbenga)



1989, IJveer (collectie M. Wijbenga)



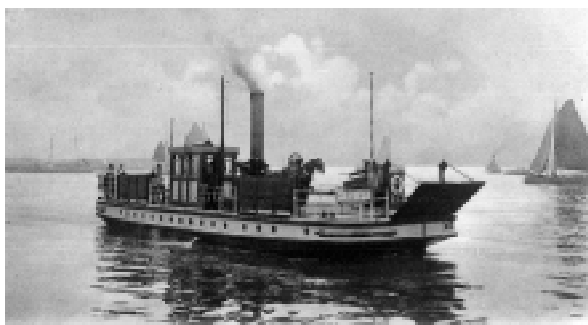
1996, Pontje 3 (collectie M. Wijbenga)

het IJ

IA'S: KEES STOFFELS



Groen Links nam in haar verkiezingskrant dit najaar een voor- schot op de discussie over de oeververbindingen tussen noord en de rest van de stad met een voorstel voor drie nieuwe brug- gen voor langzaam verkeer over het IJ. De Fietsersbond vindt het een aardig initiatief en kijkt met belangstelling uit naar de uitwerking. Er zijn voor- en nadelen: bruggen zijn dag en nacht bruikbaar en je hoeft er (bijna) nooit voor te wachten. Maar brug- gen over een water als het IJ moeten hoog zijn en/of regelmatig open gaan voor passerende schepen. Ook zijn omvangrijke op- ritten nodig die niet zo simpel en flexibel aansluiten op de be- staande infrastructuur als pontverbindingen.



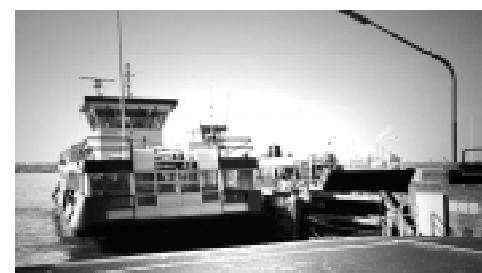
1920, Thuisboot met rijtuig (collectie M. Wijbenga)



1952, De Ruyterkade (collectie M. Wijbenga)



2003, IJveer 42 met vier ingangen (collectie M. Wijbenga)



Idem. Met vier kleppen aan de zijkant (collectie M. Wijbenga)



2003, Buiksloterwegveer (foto Kees Stoffels)

Velo-city 2005

Velo-city is een internationaal congres waar ontwerpers, planners, ambtenaren, bedrijven en gebruikersgroepen ideeën uitwisselen en discussieren over wat er zoal gebeurt op het gebied van de fiets: fietsbeleid, fietsvriendelijk wegontwerp, fietspromotie enz. Dit jaar vond het plaats in Ierland, in Dublin, en Marjolein de Lange, medewerker van de Amsterdamse afdeling, was als deelnemer aanwezig. Hieronder haar verslag.

Samen met een vertegenwoordiger van de *Dublin Cycling Campaign*, onze zusterorganisatie in Dublin, hebben we een workshop georganiseerd. Onderwerp was de vraag of je moet pleiten voor vrijliggende fietspaden of juist moet proberen het

auto's en fietsers veilig mengen. Op de doorgaande wegen, met meer autoverkeer en grotere snelheidsverschillen, zijn vrijliggende fietspaden uitgangspunt. De ervaring met deze tweedeling is goed. Zo'n inrichting draagt bij aan de verkeersveiligheid en maakt ook voor de minder capabele fietsers zoals kinderen of ouderen prettig fietsen mogelijk.

Liever geen fietspaden

In Ierland ligt dat anders. De laatste jaren zijn daar in de steden her en der wel vrijliggende fietspaden aangelegd maar de ervaring van fietsers is niet positief. Dit heeft vooral te maken met de slechte uitvoering: bij kruisingen houden fietspaden zomaar op terwijl dit juist de gevaarlijkste plekken zijn. Ook worden fietspaden soms ineens onderbroken, door een wachthuisje van een bushalte of een trap. Dat fietsers door willen kunnen rijden is bij de ontwerpers kennelijk niet het eerste uitgangspunt geweest. Zulke slechte fietspaden zijn ontmoedigend voor fietsers en dat is ook te merken aan een achterblijvend fietsgebruik ondanks een toename van het aantal fietspaden. De *Dublin Cycling Campaign*, en ook groepen uit andere steden, hebben grote moeite met de Duurzaam Veilig aanbeveling fietsers en auto's te scheiden: vrijliggende fietspaden zijn aanleiding om fietsen op de weg te verbieden, onder het motto van veiligheid. Maar met beroerde fietspaden zoals de meeste in Dublin rijden de fietsers liever op de weg, of beter nog op een Quality Bus Lane, een busbaan die breed genoeg is voor bussen en fietsers. Kiezen voor snelheidsverlaging en menging van verkeersoorten ligt dan ook voor de hand. Een andere reden voor die keus is dat door het geringe aantal fietsers, automobilisten niet gewend raken aan voorrang geven aan doorgaande fietsers. Zeker als de fietser op een (slecht aangegeven)

fietspad rijdt, is dit een bron van onveiligheid. Ierse fietsers voelen zich dan ook prettiger als ze duidelijk zichtbaar op de weg, of op de busbaan rijden. In onze workshop was deze thematiek aanleiding voor een levendige discussie, maar ook op andere plekken was het thema van onze workshop onder-



Fietsstrook die eerst uitbuigt voor bushalte, dan terugbuigt op voorsorteerstrook voor linksaf en na de kruising weer uitbuigt voor geparkeerde auto's. Dan maar liever geen fietsstrook? Foto: Archief Fietsersbond.

autoverkeer af te remmen om gemengd verkeer mogelijk te maken.

In Amsterdam benaderen we die vraag met de principes van Duurzaam Veilig: in verblijfsgebieden is de snelheid en het aantal auto's laag (door een weginrichting met drempels etc.). Daar kunnen

fietspad rijdt, is dit een bron van onveiligheid. Ierse fietsers voelen zich dan ook prettiger als ze duidelijk zichtbaar op de weg, of op de busbaan rijden. In onze workshop was deze thematiek aanleiding voor een levendige discussie, maar ook op andere plekken was het thema van onze workshop onder-

werp van discussie. Het is mooi om de toewijding te zien waarmee belangengroepen van fietsers proberen goede voorzieningen te realiseren binnen de mogelijkheden die er zijn.

Bevorderen fietssnelheid

Een ander interessant onderwerp was het meten en vergelijken van de snelheid van fietsers, de factoren waar die van afhangt en de vraag of en in hoeverre je die kunt verhogen. In Kopenhagen reed een aantal fietsers hun route met GPS scanners waarmee precies kon worden bijgehouden waar en hoe lang ze moesten stoppen. Op basis van deze informatie is een reeks verkeerslichten op een zeer drukke fietsroute aangepast zodat fietsers een groene golf kregen. Dit heeft de fietssnelheid op het traject aanzienlijk verhoogd. In Amsterdam gaat mogelijk een vergelijkbaar onderzoek plaats vinden.

In Nordrein Westfalen is een uitgebreide digitale fietsrouteplanner gemaakt. Deze Duitse deelstaat timmert al langer aan de weg met een fijnmazig fietsnetwerk, fietsbewegwijzering en nu dus een routeplanner met Duitse Gründlichkeit. (zie ook <http://131.173.78.246/Fahrradies/Routenplaner.html>).

Velo-city 2005 was een leuke bijeenkomst waar ik veel nieuwe dingen geleerd heb en mijn blik heb kunnen verwijden. De fietssituatie in Dublin, en op veel andere plekken in Ierland, hebben me weer eens doen beseffen wat een geweldig werk er in Nederland tot stand is gebracht. Dat behouden, en het vooral ook uitbouwen, blijft een belangrijke drijfveer.

MARJOLEIN DE LANGE

Bezwaar tegen wegnippen fiets gegrond verklaard

Oproep Fietsersbond werpt vruchten af

De gemeente Amsterdam moet de schade betalen aan een fietser waarvan de fiets was weggeknipt door de gemeente. Dit heeft de gemeente Amsterdam besloten. De betrokken fietser tekende bezwaar aan tegen het wegnippen van haar fiets die vast stond aan een brugleuning

bij Station Sloterdijk in Amsterdam. De bezwaarcommissie van de gemeente oordeelde dat de dusdanig geparkeerde fiets geen 'hinderlijke en aldus spoedeisende situatie' opleverde. De gemeente had de eigenares dus de kans moeten geven haar fout te herstellen.



Foto: Archief Fietsersbond.

De Fietsersbond, die sinds juli actie voert tegen het 'illegale' wegnipbeleid van gemeenten, is blij met deze uitspraak. "Hier kunnen ook andere gedupeerden, en zeker die in Amsterdam, zich op beroepen. Maar nog belangrijker is dat gemeenten hierdoor stoppen met het wegnippen van fietsen die geen hinder of gevaar opleveren. Ik hoop dat ze in plaats daarvan gaan zorgen voor voldoende goede fietsenrekken", aldus Bernhard Ensink, directeur van de Fietsersbond.

De Fietsersbond riep deze zomer fietsers op bezwaar te maken tegen het onrechtmatig wegnippen van hun fietsen. Fietssers uit het hele land vulden de modelbezwaarschriften op de website van de

Fietsersbond in en stuurden ze naar hun gemeente. Velen krijgen een standaard afwijzing van hun gemeente terug. Deze fietsers kunnen vervolgens in beroep gaan tegen de afwijzing. In andere gemeenten kregen fietsers geen beschikking, waardoor ze ook geen bezwaar aan kunnen tekenen. De Fietsersbond adviseerde om dan maar aangifte van fietsdiefstal te doen bij de politie. Die politie bleek vervolgens in een aantal gevallen niet bereid om die aangifte op te nemen. De burger is hiermee volstrekt rechteloos tegen een illegaal opererende overheid. De Fietsersbond verzamelt al deze feiten en wil in januari de klachten deponeeren bij relevante partijen als Ombudsman en Tweede Kamer.

Rob van den Wijngaard



Dank je wel en ...

In de vorige Oek riepen we onze Amsterdamse leden op actief te worden in bepaalde functies. Dat is niet zonder resultaat gebleven: 3 nieuwe (aspirant) wijkcontactpersonen, een nieuwe coördinator voor de Oek, iemand die zich wil gaan bezig houden met ledenwerving en promotie en een aantal mensen die de Oek willen bezorgen.

Ook toen onze bureaumedewerker afgelopen herfst een tijd lang uitgeschakeld was bleken we te kunnen rekenen op de hulp van een aantal actieve leden bij bepaalde klussen.

We willen iedereen die reageerde bedanken voor de hartverwarmende inzet!

Tegelijkertijd willen we alle andere leden laten weten dat we nog steeds nieuwe actieve leden kunnen gebruiken: Stukjes schrijven voor de Oek, meewerken aan ledenwerving en promotie, hulp bij het regelen van de verspreiding van de Oek en/of als losse oproepkracht. We hopen op nog meer reacties:

amsterdam@fietsersbond.nl of 020-6854794

Met droefheid vernamen we dat op 29 oktober Rob van den Wijngaard is overleden. Hij werd 64. Rob nam regelmatig deel aan de Amsterdamse Actieve Leden Vergadering. Vaak had hij dan zijn hondje bij zich. Zijn betrokkenheid bij het reilen en zeilen van de afdeling en zijn zachtaardige persoonlijkheid werden altijd zeer gewaardeerd.

Rob sprong het meest in het oog als hij op één van zijn antieke fietsen en getooid in ouderwets kostuum meedeed aan activiteiten van de Fietsersbond. Rob was een verwoed verzamelaar en gebruiker van antieke fietsen. Samen met collega's van de vereniging De Oude Fiets heeft hij menig "Amsterdam op de Fiets"-fietstocht opgeluisterd en was hij een trekpleister bij fietsfeesten. Op de foto zien we hem, nog niet zo lang geleden, op een hoge bi bij een van de acties voor het behoud van de onderdoorgang van het Rijksmuseum.

Rob was een erg aardige man. We zullen hem missen.

MARJOLEIN DE LANGE



nieuws uit Amstelveen

Door Cor Roof

Hammarskjöldsingel:

Nadat vóór de zomer de tunnel onder de Beneluxbaan al was voltooid is in november tevens de parallelle, gelijkvloerse en met verkeerslichten beveiligde oversteek gereed gekomen. De Amsteveense afdeling was nooit een voorstander van de huidige oplossing maar kon zich wel vinden in het huidige compromis van twee oversteken naast elkaar.

Wekenlang hebben er artikelen in het Amstelveens Nieuwsblad gestaan over de ongelukken in de nieuwe tunnel door het gebrek aan overzicht als gevolg van de bocht en de steilheid van de in- en uitrit. Momenteel wordt er vaker gelijkvloers overgestoken dan door de tunnel. We houden de situatie in de gaten.

Nota "Fiets".

Omdat de laatste beleidsnota "Fietsverkeer" van 1994 stamde diende deze door de Gemeente

Amstelveen herschreven te worden. Dit is een beleidsnota voor de komende 10 jaar waarin alle aan de fiets gerelateerde, gemeentelijke zaken, beschreven staan zoals verkeersveiligheid, verbeteringen aan het plaatselijke fietsroutenet, fietsparkeervoorzieningen, overstap naar openbaar vervoer etc.

Omdat de Gemeente Amstelveen zelf geen capaciteit had om deze nota te schrijven is hiervoor een extern, gespecialiseerd bureau in de arm genomen. Tevens heeft de Gemeente aan de Amstelveense afdeling van de Fietsersbond gevraagd te participeren in de totstandkoming van de nieuwe nota. Natuurlijk hebben we deze uitdaging aangenomen met het resultaat dat er momenteel een conceptnota ligt die een aantal specifiek door de Fietsersbond gewenste eisen bevat. Nieuw aan de nota is dat er ook rekening gehouden wordt met de vervoersmiddelen van mindervaliden, zoals de scootmobiel. De nota wordt in het voorjaar van kracht.



nieuws

Door Marjolein de Lange en Natascha van Bennekom

Slecht wegdek bij de verantwoordelijk wethouders

Tijdens het overleg van de portefeuillehouders Verkeer van de stadsdelen heeft de Fietsersbond aandacht gevraagd voor het onderhoud van fietsroutes. Aan de hand van de toptien van Slecht Wegdek in Amsterdam (zie de vorige Oek) wezen we op bestaande knelpunten en deden concrete aanbevelingen. Met het aanbieden van een taart met slecht wegdek erop riepen we de wethouders op hun verantwoordelijkheid te nemen en aandacht en tijd te geven aan het onderhoud van fietsroutes.

De knelpunten waren herkenbaar voor de bestuurders, en ze erkenden het belang van goed wegdek, maar ze wezen ons ook op de beperkingen die zij ervaren: beperkte budgetten, weerbarstige ondergrond, slordige uitvoering, werk aan kabels en leidingen etc. Onze volgende stap is overleg-

gen met de stratenmakers van de stadsdelen en de politici.

Stenendokweg

De toptien van Slecht Wegdek in Amsterdam was nog maar nauwelijks uit of stadsdeel Noord maakte het op de Stenendokweg wel erg bont. Het fietspad aan de oostzijde van deze toegangsweg naar Tuindorp Oostzaan verkeerde al langere tijd in slechte staat maar nu was elke vijfde rij tegels eruit gehaald. Volkomen onfietsbaar, en dat bleek ook de bedoeling. Het wegdek was zo slecht dat het onverantwoord geacht werd er fietsers op toe te laten en dat werd op deze manier afgedwongen. Onbegrijpelijk is het dat het stadsdeel wel de tijd neemt om netjes die tegels er uit te halen, maar niet de gelegenheid vindt om de zaak te herstellen. Volgens de ambtenaar die er over gaat kan het fietspad pas in het voorjaar herstraat worden.... Dit vonden wij zo absurd dat we een raadsadres aan het stadsdeel stuurden met het dringende verzoek om het sneller aan te pakken.

Raadsadres Oosterringdijk

De Fietsersbond heeft samen met de Commissie Mobiliteit van bewonersvereniging IJburg en de portefeuillehouders Verkeer van stadsdeel Zeeburg en Oost-Watergraafsmeer een raadsadres gestuurd naar de gemeenteraad om de Oosterringdijk met spoed op te knappen. De Oosterringdijk staat hoog in onze top Tien van Slecht Wegdek. Deze route ligt in stadsdeel Oost Watergraafsmeer maar is grootstedelijke verantwoordelijkheid. Het wegdek is over grote lengte op vele plaatsten verbrokkeld en vergaan.

Binnen niet al te lange tijd zal de nieuwe Nescio-fiets-brug over het Amsterdam-Rijnkanaal klaar zijn. De Oosterringdijk wordt dan een vitale schakel in de belangrijkste fietsverbinding tussen de bestaande stad en IJburg. Het zou toch te zot zijn als fietsers na het tot stand komen van die verbinding er geen gebruik van zouden kunnen maken vanwege werk aan de weg.

OV Fiets breidt uit in Amsterdam

Station Bijlmer heeft sinds kort een OV Fiets vestiging, dankzij een financiële bijdrage van het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA), het samenwerkingsverband van zestien gemeenten in de stadsregio Amsterdam. Wil de regio beter bereikbaar worden dan zijn er volgens het ROA 10 extra huurlocaties voor de OV-fiets nodig. Naast Amsterdam Bijlmer zijn dat de stations Amsterdam Lelylaan, Diemen, Diemen Zuid, Duivendrecht, Krommenie-Assendelft, Nieuw Vennep, Purmerend, Purmerend Overwhere en Schiphol. Deze 9 nieuwe huurlocaties voor OV-fiets gaan in de loop van 2006 open. Het ROA betaalt de investering van 180.000 euro.

Zie voor meer info over OV Fiets: www.ov-fiets.nl



opgeloste knelpunten

Noord - De fietspaden langs de Meeuwenlaan zijn breder geworden en hebben een asfaltbestrating gekregen. Op de rotonde met de Joh. van Hasseltweg waren de fietspaden vroeger uit de voorrang. Een situatie die voor veel onduidelijkheid zorgde: fietsers op de rotonde moesten voorrang verlenen aan oprijdende auto's die even verderop zelf weer moesten wachten voor autoverkeer op de rotonde. Na de herprofilering zijn de fietsers op de rotonde in de voorrang zoals dat in heel Amsterdam gebruikelijk is.

Bos en Lommer - De herprofilering van de Admiraal de Ruyterweg in Bos en Lommer, tussen Haarlemmerweg en Jan van Galenstraat, is na zo'n twee jaar werken klaar. Er zijn vrijliggende fietspaden in rood asfalt gekomen en nieuwe bomen.

Oud West - Een (klein) deel van de Eerste Constantijn Huygensstraat tussen Vondelpark en Overtoom heeft nu vrijliggende fietspaden. We wachten met smart op het vervolg.

Oost - De Linnaeusstraat heeft nu ook aan de huizenzijde tussen de Wijttenbachstraat en het circuit bij het Tropenmuseum een fietspad gekregen. Tevens is de oversteek bij de 1^e van Swindenstraat verbeterd.

Zeeburg - De kruising Cruquiusweg-Panamalaan heeft een verkeerslicht gekregen. Ook is de opstelruimte voor fietsers verbeterd. De Cruquiuskade heeft tussen de Panamalaan en het spoorwegviaduct fietspaden gekregen.

Centrum - De fietspaden op de Plantage Middenlaan zijn opnieuw betegeld. Ze liggen er nu voor een paar jaren weer netjes bij. Heel erg jammer dat het stadsdeel niet gekozen heeft voor asfalt op deze belangrijke fietsverbinding.

Midden in de nacht vast in een fietsfile

Er was een tijd dat ik nooit een bevredigend antwoord wist te geven op de vraag die Nederlanders mij altijd stelden: “Waarom ben je naar Amsterdam geëmigreerd?”

Ze verwachtten blijkbaar iets te horen over een baan of een relatie en waren altijd erg verbaasd als ik antwoordde dat ik hier was komen wonen vanwege de fietsen. “Maar er is niets bijzonders aan fietsen,” zeiden ze dan.

Waar ik vandaan kom zijn fietsen pas echt niets bijzonders. In Amerika is een fietser een tweederangs burger. Ik heb in drieëndertig Amerikaanse staten gewoond en gewerkt en weet uit ervaring hoe onmogelijk het kan zijn om je per fiets te verplaatsen.

Een winter in Pittsburgh, Pennsylvania, was ik de enige fietser tussen al die agressieve automobilisten in een stad van een half miljoen.

Maar op een ochtend op weg naar mijn werk ontwaarde ik tot mijn grote vreugde fietssporen in de sneeuw. Blijkbaar reed er nog een fietser ergens voor mij uit. Iemand reed exact dezelfde route als ik. Wie zou dat zijn? Al fantaserend dat we misschien de volgende ochtend samen op konden rijden zette ik de achtervolging in. Vijf minuten lang volgde ik de mysterieuze sporen maar toen voelde ik me ineens belachelijk. Dit waren geen sporen van iemand vóór mij, dit waren mijn eigen sporen van de vorige avond. Dit was nog deprimerender dan helemaal geen fietsers tegenkomen.

Uiteindelijk verhuisden mijn vrouw en ik toch maar terug naar Portland, Oregon, beroemd als een fietsstad. De ochtend na de verhuizing zat ik op het trapje van ons huis en telde negentien fietsers in een half uur. Negentien!

Een jaar later studeerde ik een semester planologie aan de UvA. Negentien fietsers? Die kon ik nu elke ochtend in vijf seconden zien. Op een ochtend in januari, bij de kruising van de Weteringschans en de Spiegelgracht, was ik zo onder de indruk van de enorme aantallen fietsers dat ik afstapte om ze te tellen. In nauwelijks twintig minuten kwamen er 927 voorbij. (Ik had nog wel verder willen tellen maar mijn handen raakten verkleumd.)

En zo besloten we in Amsterdam te blijven.

Niet lang daarna, op een feestje, werd me weer gevraagd waarom ik in Amsterdam was komen wonen. Zoals gewoonlijk begrepen de Nederlanders die ik ontmoette mijn antwoord niet helemaal en ik voelde me teleurgesteld. Na afloop van het feestje fieste ik naar huis en op een gegeven moment reed ik achter een lange rij fietsers. Het ging mij te langzaam maar ik kon de anderen niet passeren. Hier zat ik midden in de nacht vast in een fietsfile. Ongelooflijk!

Als me nu gevraagd wordt waarom ik naar Nederland geëmigreerd ben antwoord ik altijd: “Zodat ik midden in de nacht in een fietsfile terecht kan komen.” (Nou ja, dat, plus het feit dat dit land niet door een Bush wordt geregeerd.)

PETE JORDAN
(VERTALING: RON DE KLERK)



*Ja, ik ga een beetje fietsen naar m'n werk!
Met mijn bewegingsarmoede zeker!*